National Transportation Agency of Canada

1989-90 Estimates

Part III

Expenditure Plan

89-035831

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1989

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1990-III-69
ISBN 0-660-54738-4

1989-90 Estimates

Part III

National Transportation Agency of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the National Transportation Agency of Canada Program including a description, information on its background, objectives, its planning perspective and current plans. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides crossreferences to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more information on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1989-90 4
B. Use of 1987-88 Authorities - Volume II of the Public Accounts 5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1989-90
   1. Highlights 6
   2. Summary of Financial Requirements 6
B. Recent Performance
   1. Highlights for the Year in Progress 8
   2. Review of Financial Performance 9
C. Background
   1. Introduction 10
   2. Legal Mandate 10
   3. Program Objective 10
   4. Program Organization for Delivery 10
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 13
   2. Initiatives 14
   3. Update on Previously Reported Initiatives 14
E. Program Effectiveness 15

Section II
Analysis by Activity

A. Transportation Subsidies 16
B. Market Entry and Analysis 20
C. Dispute Resolution 24
D. Railway/Pipeline Accident Investigations 29
E. Management and Administration 32

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program resources
   1. Financial Requirements by Object 34
   2. Personnel Requirements 35
   3. Transfer Payments 37
   4. Net Cost of Program 40

B. Other Information
   1. Federal Statutes either administered by the NTA or which confer a duty or a function on the NTA 41

Spending Authorities

A. Authorities for 1989-90 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates	1988-89 Main Estimates
	National Transportation Agency		
70	Operating expenditures	33,023	37,585
75	Contributions	13,633	24,375
(S)	Payments to Railway Companies under the Western Grain Transportation Act	472,148	663,500
(S)	Payments to Railway and Transportation Companies under the Railway Act	62,964	73,634
(S)	Payments to Railway Companies under the National Transportation Act, 1987	17,502	-
(S)	Payments to Railway, Marine and Trucking Companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	82,164	70,630
(S)	Contributions to employee benefit plans	3,967	4,671
	Total Agency	685,401	874,395

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1989-90 Main Estimates
	National Transportation Agency	
70.	National Transportation Agency - Operating expenditures	33,023,000
75.	National Transportation Agency - Contributions	13,633,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates					1988-89 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary				
		Operating	Capital	Transfer Payments	Total	
Transportation Subsidies	110	7,320	360	648,411	656,091	829,123
Market Entry and Analysis	98	6,277	25	-	6,302	5,997
Dispute Resolution	116	7,983	28	-	8,011	6,665
Railway/Pipeline Accident Investigations	30	2,400	-	-	2,400	-
Rail Safety	-	-	-	-	-	21,226
Management & Administration	173	12,417	180	-	12,597	11,384
	527	36,397	593	648,411	685,401	874,395
1988-89 Authorized person-years	672					

Note: The person-year figures for the upcoming fiscal year 1989-90 reflect the removal of Governor in Council appointees, since these person-years are no longer controlled by Treasury Board.

B. Use of 1987-88 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
National Transportation Agency				
65	Operating expenditures	36,828,000	38,325,518	38,019,869
70	Contributions	23,823,000	25,423,000	25,360,157
(S)	Payments to railway companies under the Western Grain Transportation Act	724,200,000	941,234,021	941,234,021
(S)	Payments to railway and transportation companies under the Railway Act	69,924,000	67,866,307	67,866,307
(S)	Payments to railway, marine and trucking companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	67,913,000	79,015,154	79,015,154
(S)	Contributions to employee benefit plans	4,387,000	4,721,000	4,721,000
	Total Program - Budgetary	927,075,000	1,156,585,000	1,156,216,508

Section I
Program Overview

A. Plans for 1989-90

1. Highlights for 1989-90

Highlights of the program in 1989-90 will include:

- The Agency's first annual review of the operation of the National Transportation Act, 1987 (NTA, 1987), and any other Act pertaining to the economic regulation of transportation (see page 23).
- The establishment of criteria for determining which rail lines are essential to future economic development, as requested by the Minister of Transport (see page 27).
- The completion of the quadrennial costing review as required under section 38 of the Western Grain Transportation Act (see page 17).

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Change
Transportation Subsidies	656,091	960,299	(304,208)
Market Entry & Analysis	6,302	6,373	(71)
Dispute Resolution	8,011	6,052	1,959
Rail Safety	-	11,301	(11,301)
Railway/Pipeline Accident Investigations	2,400	960	1,440
Management & Administration	12,597	13,390	(793)
	685,401	998,375	(312,974)
Person-years	527	650	(111)

Explanation of Change: The financial requirements for 1989-90 are 31.3% or $313 million lower than the 1988-89 forecast expenditures. This decrease is due primarily to:

- effects of 1988 Prairie drought on shipping volumes not felt until December 1988, and thus on 1989-90

fiscal year payments under the Western Grain Transportation Act	(321.5 million)
• transfer of Rail Safety function to Transport Canada	(11.3 million)
• an increase in payments under the Railway Act and the National Transportation Act, 1987	13.4 million
• an increase in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act	3.2 million
• workload increases and price adjustments	2.6 million
• an increase in payments under the Maritime Freight Rates Act	.5 million
• additional resources for transportation services for persons with disabilities program	.1 million

Explanation of 1988-89 Forecast: The 1988-89 forecast (which is based on information known to management as of November 30, 1988) is $52.3 million or 6% higher than the 1988-89 Main Estimates of $874.4 million (see Spending Authorities, page 4). The difference of $52.3 million reflects the following major items:

• an increase in forecasted payments under the Western Grain Transportation Act due to the revised rate scale and higher volume of grain shipments than anticipated of previous year's harvest	58.4 million
• an increase in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act	8.4 million
• an increase in operating costs due to unanticipated start-up costs and higher than normal severance pay	2.0 million
• increase in operating costs for enhanced program for transportation services for person with disabilities	.1 million
• transfer of Rail Safety to Transport Canada	(8.8 million)
• decrease in payments under the Railway Act	(6.6 million)
• decrease in payments under the Maritimes Freight Rates Act	(1.2 million)

B. Recent Performance

1. Highlights for Year in Progress (1988-89)

The Agency was only established January 1, 1988, making 1988-89, the Agency's first full fiscal year of operation. A lot of effort was spent this first year on finalizing the Agency's organizational structure and on the training and/or hiring of staff. Management and operating policies and procedures had to be developed and implemented.

Specific highlights for the Program's performance for 1988-89 include:

- Considerable emphasis was placed on external communications with shippers, carriers and the travelling public, to inform client groups about the new legislation. Agency staff delivered several hundred speeches and gave papers at some 60 conferences throughout Canada. Briefing material was prepared and distributed to key client groups. NTA staff submitted some 60 articles for publication in external journals and gave some 200 technical briefings to representatives of foreign and provincial governments, industry and groups representing transportation users. Staff participated in more than 1,000 informal meetings with key groups.

- There were 20 (forecast as of November, 1988) public hearings affording the public the opportunity to express their views on specific cases before the Agency.

- In addition to retaining the Saskatoon office of the former Canadian Transport Commission, the Agency opened offices in Moncton and Montreal, to increase its accessibility and responsiveness to the needs of all involved in transportation and to enhance its sensitivity to regional concerns. The Moncton office also assumed responsibility for administration of the Atlantic Region Freight Assistance Program, which involved the transfer of personnel from the NCR.

- In accordance with the new Rail Safety Act, much of the Agency's Rail Safety Activity was transferred to Transport Canada. Remaining with the Agency are the responsibilities for applications and complaints regarding railway/highway interfaces, support to the processing of rail rationalization applications and the investigation of railway and pipeline accidents.

- The completion of an inquiry, requested by the Minister of Transport, into the feasibility of joint usage of railway trackage in Saskatoon (see page 25).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates	Change
Air transport	7,084	6,542	542
Railway transport	1,063,767	848,911	214,856
Water transport	1,631	1,721	(90)
Motor vehicle transport	68,937	56,594	12,343
Research	1,495	2,139	(644)
Management and Administration	13,303	11,168	2,135
	1,156,217	927,075	229,142
Person-years	698	715	(17)

NOTE 1987-88 Main Estimates relate to the Canadian Transport Commission operations. Actuals for 1987-88 relate to the operations of the Canadian Transport Commission as well as for the first three months of operations of the National Transportion Agency. The CTC activity structure was used for reporting purposes.

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $229 million or 24.7% higher than the Main Estimates. This was primarily due to:

- an increase in payments under the Western Grain Transportation Act 217.0 million
- a net increase in other statutory payments and contributions 10.6 million
- a net increase in operating costs related to the CTC/NTA transition 1.5 million

C. Background

1. Introduction

The National Transportation Agency was established on January 1, 1988 by the National Transportation Act, 1987. It replaced the Canadian Transport Commission (CTC) as the federal agency responsible for the economic regulation of transport industries under federal jurisdiction in Canada. This change was enacted to provide the means for the federal government to implement regulatory reforms designed to encourage more competition, reduce economic regulation and place a greater reliance on market forces within the transportation sector. In keeping with this change, the Agency is mandated to develop and operate an effective regulatory process that is timely, open and accessible, and to adjudicate all matters before it in a competent, independent and objective manner.

2. Legal Mandate

Section 6 of the National Transportation Act, 1987 provides for the establishment of the National Transportation Agency. The Agency has all the powers, rights and privileges of a superior court with respect to matters within its jurisdiction, and makes regulations and issues decisions and orders regarding these matters. It performs all the functions vested in it by the National Transportation Act, 1987 and related legislation. A complete list of these statutes may be found in Section III (see page 41).

3. Program Objective

To support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under Federal jurisdiction, and through the investigation of railway/pipeline accidents.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The National Transportation Agency Program consists of five activities. Four activities relate to the regulatory functions encompassed in the mandate of the Agency: the regulation of market entry and exit, the timely and inexpensive settlement of disputes, the administration of federal subsidy programs, and the investigation of railway/pipeline accidents and/or incidents. The fifth activity, Management and Administration, supports the overall program.

Organization Structure: The NTA exercises its powers through its Members, of which there is a Chairman, Vice-Chairman, seven permanent Members and up to six temporary Members, all appointed by the Governor in Council. The staff of the Agency are organized into four program branches and three administrative support branches, the heads of which all report to an Executive Director, who in turn reports to the Chairman.

The four program branches also relate to the four regulatory functions of the Agency: the Transportation Subsidies Branch, the Market Entry and Analysis Branch, the Dispute Resolution Branch and the Railway/ Pipeline Accident Investigations Branch. Regulatory and administrative support to these is provided by a Legal Services Branch, the Agency's Secretariat and a Management Services Branch.

The Agency headquarters are located in the National Capital Region with regional offices in Saskatoon, Moncton, and Montreal. The program branches provide functional direction to regional staff who deal with local issues.

Figures 3 and 4 illustrate the relationship between the Agency's activities and its organizational structure.

Figure 3: National Transportation Agency Organization Structure

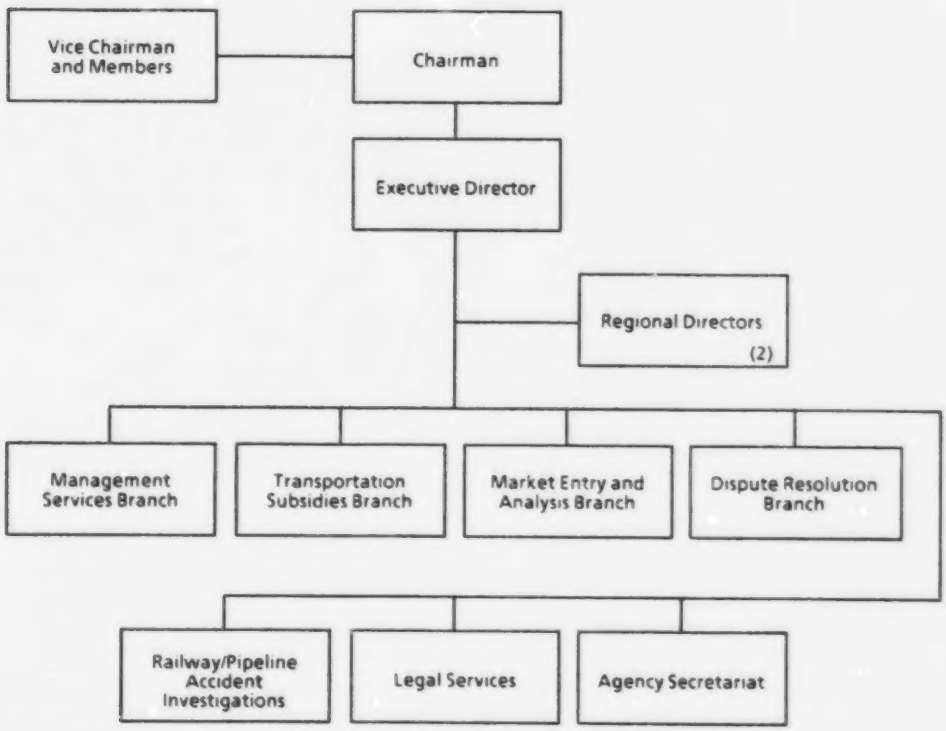


Figure 4: 1989-90 Resources by Organization/Activity ($000)

Organizational Element \ Activity	Transportation Subsidies	Market Entry Analysis	Dispute Resolution	Railway/ Pipeline Accident Investigations	Management & Administration	Organization Total
Agency Members 28 P-Y					2,643* 8 P-Y	2,643
Executive Direction 4 P-Y					285 4 P-Y	285
Transportation Subsidies 71 P-Y	557,524 71 P-Y					557,524
Market Entry and Analysis 93 P-Y		6,835 93 P-Y				6,835
Dispute Resolution 108 P-Y			7,380 108 P-Y			7,380
Railway/Pipeline Accident Investigations 30 P-Y				2,400 30 P-Y		2,400
Legal Services 17 P-Y					1,078 17 P-Y	1,078
Secretariat 25 P-Y					1,438 25 P-Y	1,438
Management Services 111 P-Y					6,611 111 P-Y	6,611
Western Region (Saskatoon) 15 P-Y	221 3 P-Y	174 3 P-Y	467 5 P-Y		310 4 P-Y	1,112
Atlantic Region (Moncton) 45 P-Y	98,346 36 P-Y	93 2 P-Y	224 3 P-Y		232 4 P-Y	98,895
Activity Total ($000)	656,091	6,302	8,011	2,400	12,597	685,401
Activity Total (P-Y)	110 P-Y	98 P-Y	116 P-Y	30 P-Y	173 P-Y	527 P-Y

* Note: Does not include person-year figures for Governor in Council appointees, since these person-years are no longer controlled by Treasury Board.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The regulatory reforms introduced by the National Transportation Act, 1987 are designed to encourage more competition, reduced economic regulation and a greater reliance on market forces within the transportation sector. Changes in economic and competitive circumstances can have an impact on the rates, fares, tariffs and services offered by carriers, on entry and exit into the transportation market, as well as on ownership and control of the transportation sector and subsequently, on the Agency's workload.

A buoyant economy can lead to an increase in the number of carriers entering the transportation market as demand for transportation services increases. On the air side, the freedom to exit markets encourages carriers to experiment with new services without the fear of being locked into uneconomic routes. Increased competition can result in changes in fares, rates and services and on the level of service being offered. These changes in the transportation sector can lead to an increase in the market entry and analysis, and tariff review workloads.

A downturn in the economy can lead to increases in the levels of fares and rates charged, or changes in the level of services offered, resulting in increased disputes between carriers, carriers and users of transportation services, and subsequently in the number of complaints and applications filed.

Mergers and acquisitions are also influenced by economic conditions, and have an impact on industries, markets and regions of Canada. Under an economic environment leading to an increase in the number of mergers and acquisitions, objections are more frequent and increase the Agency's review burden.

There are other factors that can have an impact on the Agency's workload. Under the new transportation legislation, the Governor in Council can issue binding policy direction to the Agency. That, plus the Agency's annual review report, which can request policy direction from the Governor in Council, can influence the way the Agency implements and administers the new legislation. Under the Agency's review responsibilities, the Minister can place a request to the Agency for consideration of additional matters beyond the ones specified under section 267 of the NTA, 1987, a situation which adds to the Agency's workload. In addition, the Agency's annual review can bring to the Minister's attention any problems that may surface, the solution of which might require amendments to the legislation. Amendments can translate into the modification, addition or deletion of some of the Agency's responsibilities.

2. Initiatives for 1989-90

The following specific initiatives will be undertaken in 1989-90:

- To ensure that it is responsive to shifting demands for its services and that it will be able to meet the statutory and other deadlines associated with so many of its activities, the Agency will implement a project management system.

- To increase its accessibility and responsiveness to the transportation industry, and ensure its sensitivity to regional concerns, the Agency will open additional regional offices in British Columbia, Ontario and Northern Canada.

- In response to its increased powers pursuant to recent amendments to the National Transportation Act, 1987, the Agency will undertake to regulate and enforce accessibility for persons with disabilities to all transportation services under federal jurisdiction (see page 28).

- An industry/government review of the provisions in the Air Transportation Regulations respecting public liability insurance regulations will be implemented (see page 22).

3. Update on Previously Reported Initiatives

- A monitoring and analysis framework was developed and will be used as the basis for the Agency's first annual review on the impact of the regulatory reforms on the transportation industry. A report of the Agency's findings will be submitted to the Minister on or before May 31, 1989.

- A review was made of the air transportation regulations resulting in the implementation of changes to regulations governing air courier services (see page 22).

- Work continues on the computerization of air tariff filing and rate-based subsidy claims processing (see pages 27 and 19).

- The Agency prepared and expects implementation of new air transportation regulations on the terms and conditions of carriage for persons with disabilities (page 28).

- The Agency continued its participation in Operation Life Saver to improve safety at level railway/highway crossings. Agency staff were working members of a committee that developed the promotional program for a National Awareness Day for crossings for safety/law enforcement agencies held on September 12, 1988. Agency staff also reviewed and recommended modifications to a video being produced on safety for professional truck drivers.

E. Program Effectiveness

The Agency, in supporting the implementation of the national transportation policy, has placed considerable emphasis on external communications to inform client groups about the new legislation, its contents and implications. The National Transportation Act, 1987 and the operation of the National Transportation Agency has only been in force since January 1, 1988 thus making it difficult at this time to report on the success of the program. However, the National Transportation Act, 1987, contains measures to ensure that Canada's new or amended transportation legislation - the NTA 1987, the Motor Vehicle Transport Act, the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 - and any other Act pertaining to the economic regulation of transportation, functions effectively. Transportation in Canada will be monitored through annual reviews over the first four years of operation: 1988, 1989, 1990 and 1991, to assess effectiveness on a continuing basis. The Agency is responsible for these reviews and shall submit its first report to the Minister by May 31, 1989, and subsequent reports on or before May 31 of the following years. The Minister will table the report before each House of Parliament within the first 15 days that each House is sitting.

The NTA, 1987, identifies several specific matters to be considered in the annual reviews. These include changes in tariffs, service and employment levels, the performance and structure of transport and the effect of competitive line rates. Also included is the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the Agency under any Act of Parliament. This will enable an assessment of the Agency's operational performance. Additional matters to be reviewed may be referred by the Minister. During 1988-89, a program to monitor transportation legislation was developed and implemented, resulting in the identification of information needs and sources, the development of surveys, the gathering of data and analysis of information. The reports will contain general statements on trends, events and issues.

In 1992, the Governor in Council is required by virtue of section 266 of the NTA, 1987, to appoint one or more persons to carry out a comprehensive review of the operations of the NTA, 1987 and any other Act pertaining to the economic regulation of transportation. The review shall address the effect of the Acts on shippers, travellers and carriers and on trade, regions and their economic development. It will address the overall effectiveness of the national transportation policy and transportation legislation in achieving an economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services that are responsive to the needs of shippers and travellers with a minimum of government intervention. In addition, specific items will be reviewed that generally relate to the effects of the new or revised provisions of the legislation. If found to be necessary or desirable, recommendations to amend the national transportation policy or the applicable legislation will be made.

Although the Agency administers various transportation subsidy programs, the responsibility for policy development rests with Transport Canada, and the evaluation of these subsidy programs and that of the Rail Safety function will be included in that department's program evaluation plan.

Section II
Analysis by Activity

A. Transportation Subsidies

Objective

To administer economically and efficiently federal government programs for the establishment of rates and the subsidization of transportation services.

Resources Summary

The Transportation Subsidies activity accounts for 20.8% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 95.7% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 20.8% of the total person years.

Figure 5: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Financial Analysis	2,238	32	2,074	30	-	-
Cost-Based Subsidies Programs	554,281	25	862,400	26	-	-
Rail Network Rationalization	1,002	14	664	10	-	-
Atlantic Region Freight Assistance Program	98,270	35	94,567	37	-	-
Director General's Office	300	4	594	9	-	-
	656,091	110	960,299	112	-	-

Description

The Transportation Subsidies activity involves the determination of complex and continuously evolving freight or "compensatory" rates and payment of subsidies in support of transportation services, and the evaluation and determination of rail network rationalization proposals. For a complete list of the subsidy programs administered by the Agency and details regarding the transfer payments, see page 37.

The Transportation Subsidies activity comprises four sub-activities, of which three: Financial Analysis, Cost-Based Subsidies Programs and Rail Network Rationalization are administered by the Transportation Subsidies Branch. In addition to its 71 staff in Agency headquarters, the Branch

provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of these sub-activities. The fourth sub-activity, Atlantic Region Freight Assistance Program, is administered by the Moncton office.

Performance Information and Resource Justification

Financial Analysis: Resources are required to ensure that the determination and application of railway costs and revenues are based on accepted accounting principles and methodologies. The work performed ensures the integrity of railway data used in the determination of transportation subsidy payments and freight rates and the formation of federal policy. The Agency prescribes railway accounting standards and costing methodologies for 3 Class I and 20 Class II railways, through the development and maintenance of the Uniform Classification of Accounts (UCA) and an annual review and approval of the railways' costing manuals. Furthermore, it carries out a four year, cyclical audit program to ensure that the railways' financial records are prepared in accordance with the UCA and to verify the revenues and expenditures thus reported. Annual reviews of the development of the railways' specific and unit costs are conducted to ensure that they have been determined in accordance with the approved costing manuals.

Resources are also required in this sub-activity for an annual review and reporting to the Minister of investments in railway equipment and plant for the movement of Western grain (forecast plans and actual), and annual determinations of certain items to be considered in the determination and application of railway costs, including cost of capital rates, depreciation rates, equipment rental rates, price indices for the movement of western grain (and other rate-setting exercises) and the designation of grain-dependent branch lines.

A major project in 1989-90 will be the quadrennial costing review pursuant to Section 38 of the Western Grain Transportation Act (WGTA), which comprises a review of costing methodologies and a complete recosting of the base for the annual determination of a rate scale for the movement of western grain. Nine major issues will be examined in addition to conducting the recosting, such as the method of construction of price indices. Another requirement for this particular review will be an analysis of the eastward versus westward costs of moving grain, to determine the extent of the cost differential. A second significant workload element in 1989-90 will arise from a review of selected costing principles and methodologies supporting CN and CP charges to VIA Rail for the provision of passenger services. This review was completed in 1988-89, and the recommendations will necessitate several revisions to the railways' costing manuals, and subsequent adjustments to their unit and specific costs, in respect of the 1985, 1986 and 1987 calendar years.

Cost-Based Subsidies Programs: Resources are required to administer various subsidy programs to ensure carriers receive fair and reasonable compensation for the resources, facilities and services they are required to provide as an imposed public duty or to ensure that the commercial viability of regional transportation links is maintained. There are four different railway subsidy programs administered by the Agency that provide compensation to the railways for: losses incurred in the operation of uneconomic branch lines and non-VIA passenger services required to be operated in the public interest; the costs of transporting western grain and grain products, and transporting grain and flour to eastern Canada (see page 37 for details of transfer payments). In each case, the workload involves paying monthly subsidies to the two or three eligible carriers. Advance and initial claims are processed, as well as a final review and settlement for each carrier in respect of each calendar year when all applicable costs for that year are known. The work involves the analysis of statistical, costing and economic data contained in the railway applications and claims for subsidy payments. In addition, although the Agency does not pay any subsidies to VIA Rail, it does audit, on behalf of the Minister of Transport, the charges to that corporation by CN and CP.

The Agency is also concerned with the regulation of certain railway freight rates, to ensure that the cost of transporting certain commodities remains at a level that will maintain the economic viability of the industries concerned. Annual rate scales are determined for the movement of western grain and grain products, the movement of grain and flour to eastern Canadian ports, and the movement east of Thunder Bay and Armstrong, Ontario of Canola products. The determination of minimum compensatory rates for Canola, and the appropriate freight rate scales for WGTA and eastern movements, involves the analysis of operational data in various railway cost and subsidy claim submissions and the development and application of the appropriate service units (carload and train operating statistics) or measures of train performance in conjunction with other railway costs.

In 1989-90, special projects in this sub-activity will include certain items of the quadrennial costing review pursuant to the WGTA; the final settlement of CN and CP charges to VIA for 1985, 1986 and 1987, following completion of the railway accounting changes arising from the 1988-89 review of CN and CP charges to VIA Rail; finalization of 1985 to 1987 rates scales for eastern movements of grain and flour and finalization of branch line and passenger payments for 1985 and subsequent years.

Rail Network Rationalization: Resources are required to evaluate and process applications from the railways for abandonment of branch lines or portions thereof and the removal of station agents and buildings to ensure that an appropriate balance is maintained between the needs of shippers for access to adequate transportation services and the need for the railways to rationalize their rail networks.

Figure 6: Rail Network Rationalization Workload

	1989-90 Estimates	1988-89 Forecast
Branch Line Abandonment Applications		
- new applications	20	33*
- reconsiderations (applications previously denied)	15	15
- other (variations of abandonment orders, appeals of decisions, etc.)	6	6
Applications for Removal of Station Agents and Buildings	20	19
Correspondence related to abandonment applications	2,400	2,400

* 16 applications were carried over from the CTC

During 1988-89, it is estimated that 10 public hearings will have been held as a result of the public interest generated by some of the applications. In view of the railways' stated intentions to severely trim their branch line networks in order to enhance their competitive ability, it is expected that the 1988 level of activity will continue at least through 1992.

Atlantic Region Freight Assistance Program: Under the authority of the Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA) and the Maritimes Freight Rates Act (MFRA), subsidies are provided to eligible carriers for freight transported within and out of the "select territory" (the four Atlantic provinces and the Gaspé region). Resources are required to verify and process a large volume of subsidy claims. Deregulation may have an effect on the number of participants in the subsidy program. See page 37 for details of transfer payments.

Figure 7: ARFAA and MFRA Subsidies

Year	# Claims Processed	Active Participants	$ (millions) Payments
1985-86	14,584	2,144	82.1
1986-87	12,975	2,116	81.1
1987-88	14,520	2,196	92.1
1988-89*	14,500	2,200	92.2
1989-90*	14,500	2,200	95.8

*Forecast

A computerized system that will assist in the processing of claims is being designed and developed in collaboration with consultants. It is expected that this system will significantly decrease the time to process the subsidy claims.

B. Market Entry and Analysis

Objective

To regulate market entry and exit, including terms and conditions of carriage with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and
To monitor on an annual and quadrennial basis, the effect of the governmental economic regulatory approach to the Canadian transportation system in terms of achievement of an economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services, and in terms of its impact on overall and regional economic development in Canada.

Resources Summary

The Market Entry and Analysis Activity accounts for 17.0% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 0.9% when transfer payments are taken into account. This activity represents 18.5% of the total person-years.

Figure 8: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Domestic Operations	1,876	34	1,758	33	-	-
International Operations	1,138	21	1,095	20	-	-
Enforcement	851	15	859	16	-	-
Monitoring and Analysis	1,965	21	2,062	19	-	-
Director General's Office	472	7	599	10	-	-
	6,302	98	6,373	98	-	-

Description

The Market Entry and Analysis activity encompasses the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

In addition to 83 staff at Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of Branch

activities. Also, there are enforcement staff located in offices across Canada.

Performance Information and Resource Justification

Domestic Operations: One important aspect of the work is the processing of applications for licences or amendments thereto, waivers, permits and temporary authorities submitted by Canadian and foreign individuals and companies. The licensing of carriers in domestic air and marine operations protects the interests of consumers by ensuring that carriers meet federal standards, and the interests of licensed carriers by encouraging and maintaining fair competition. The workload is dependent on the volume and complexity of the applications, requests, and interventions received. The analysis required in assessing the applications and requests varies from the application of economic and financial criteria to verification of ownership and insurance requirements and Transport Canada's operating and safety standards.

Figure 9: Domestic Operations Workload

Applications	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89
Domestic Air Licences - North	335	325
- South	75	45
Northern Marine Licences	2	12
Railway Certificates	12	1
Waivers to allow foreign vessels to participate in the coasting trades and other commercial marine activities	75	70
Temporary authorities, waivers from regulations	30	24

As required by subsection 109(3) of the National Transportation Act, 1987 the Agency will have issued, by December 31, 1988, an estimated 2,900 replacement licences to carriers that hold licences issued by the former authority (CTC). In each case, the Agency must be satisfied that the carrier meets the licensing requirements as set out in the new legislation.

Beginning in 1989-90, the Agency must ensure that each licensed carrier files an annual declaration attesting to the fact the carrier still holds the qualifications necessary for the issuance of a licence. EDP systems will be developed and implemented to monitor compliance with the declaration filing requirement and to support the licence application process.

It is anticipated that in 1989-90, between 10 and 20 applications for short line railways will be filed. During this same fiscal year, at least three field audits will be conducted on the manner in which tour operators/charterers safe-guard advance payments made by travellers. In addition, the Agency will chair an industry/government review of the provisions in the Air Transportation Regulations respecting public liability insurance regulations and finalize the changes to regulations governing air courier services.

Enforcement: The enforcement work involves the investigation of violations and potential violations of the Act, regulations, and licence terms and conditions; the provision of educational information/advice to members of the industry; the application of administrative sanctions and the initiation of prosecution actions with the RCMP and the Department of Justice.

Figure 10: Enforcement Workload

Enforcement Cases	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89
Cases referred to RCMP	75	74
Administrative Action	150	110
Warnings issued	10	8
Unfounded complaints investigated	20	15
Information seminars conducted	35	63
Inquiries from public/industry	3,125	3,126

Attention has been directed at ensuring that the RCMP and carriers are aware of the legislative changes, and to this effect over 60 information seminars will have been conducted in 1988-89 and over 600 carriers will have been contacted or visited. By the end of 1989-90, it is projected that 100% of the carriers will have been contacted in each region. There are currently 869 carriers in Canada.

International Operations: Greater competition in international transportation services has increased the complexity of international air regulatory relations and the regulatory and administrative workload. The International Operations sub-activity encompasses the licensing of scheduled and non-scheduled international air services and the issuance of permits for international charter services. The public interest is protected by ensuring carriers meet the requirements set out in the regulations and international agreements. The Agency provides economic and regulatory advice for and participates in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments. This work has resulted in major improvements in traffic rights (routes, capacity, schedules, etc.) for Canadian airlines, and improved international air services for Canadian travellers. As the "aeronautical authority" for Canada, the Agency implements and administers the bilateral air

agreements (25 in 1971 to 56 in 1988). There are currently more than 1,500 Canadian and foreign carriers licensed to provide international services to and from Canada.

Figure 11: International Operations Workload

	1989-90 Estimates	1988-89 Forecast
Applications for International Licences -Scheduled	55	50
-Non-scheduled	250	210
Applications for Charter Permits	2,250	2,125
Requests for temporary authorities, waivers, exemptions	1,000	440
TOTAL	3,555	2,825
Bilateral discussions and consultations	15 - 20	21
International meetings and conferences attended	6	6

Industry Monitoring and Analysis: Section 267 of the National Transportation Act, 1987 details the nature and scope of the annual review the Agency is required to make. The review will be critical to the evaluation of the impact of Canada's new transportation legislation and the development of new or revised government transportation policy. Resources are required to ensure the proper and thorough monitoring of the effects of the transportation legislation on carriers and users of transportation services, an assessment which needs to be carried out at both the national and regional levels. During 1988-89, a program to monitor transportation legislation has been developed and implemented, resulting in the identification of information needs and sources, development of surveys (8 will be conducted in 1988-89), and the gathering of data and analysis of information. In May 1989, a report of the Agency's first review will be submitted to the Minister and subsequently tabled in Parliament. During 1989-90, work will continue on gathering the necessary data, maintaining liaisons with the industry, increasing the number of data sources to improve coverage of the review and responding to all queries resulting from the first review. During 1989-90, an assessment will be made of the monitoring approach used in the first year, and refinements made if necessary.

C. Dispute Resolution

Objective

To provide means of resolving, in a timely and inexpensive manner, as well as in accordance with relevant legislation, disputes between shippers, travellers, carriers and other interested parties.

Resource Summary

The Dispute Resolution Activity accounts for 21.7% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 1.2% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 22.0% of the total person-years.

Figure 12: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Rail Complaints, Investigations and Tariffs	3,072	45	2,223	36	-	-
Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs	2,208	33	1,716	29	-	-
Mergers and Acquisitions	129	2	142	2	-	-
Mediation and Arbitration	1,475	22	1,053	17	-	-
Transportation Services for Disabled Persons	644	7	450	6	-	-
Director General's Office	483	7	468	7	-	-
	8,011	116	6,052	97	-	-

Description

The Dispute Resolution activity encompasses the resolution of disputes, complaints, and applications arising from shippers, travellers, carriers and other interested parties, through a variety of mechanisms including informal and formal investigations, mediation and final offer arbitration; investigation, upon complaint, of proposed acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings; filing of confidential contracts, examination and filing of various tariffs and related documents as required under the relevant federal statutes and regulations; and the regulation and investigation of matters pertinent to the transportation of persons with disabilities.

In addition to its 108 staff in Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of Branch activities.

Performance Information and Resource Justification

Rail Complaints, Investigations and Tariffs: The workload is determined by the number and complexity of the complaints, applications or referrals made by carriers, shippers and/or travellers on matters pertaining to railway transportation operations which are regulated under the National Transportation Act, 1987, the Railway Act, the Western Grain Transportation Act and the Railway Relocation and Crossing Act. Agency Orders and Decisions can result in the disallowance and/or setting of rail tariffs and service conditions, compensation being paid for use of rail assets, the requirement for railways to construct facilities or to forgo such construction, or to share facilities, any of which could have significant impact on the revenues of the railways and the quality and cost of rail service.

Figure 13: Major Activity Workload

	1988-89
Complaints, Applications, Inquiries	
Competitive Access Provisions - Interswitching	11
- Running rights/Joint Rates	2
- Competitive line rates	2
Other rail rates	8
Matters of a public interest nature	6
Accommodation of traffic	2
Passenger service	12
Railway-highway crossings at grade and railway grade separations	800*
Referrals by the Minister	80
Tariff Filings	
Confidential Contracts	1,400
Other Tariff Filings (e.g. statutory, limited freight, bridge and tunnel, express, passenger)	1,068

* Transferred to this Branch due to passage of Railway Safety Act

Note: Given the nature of many of the new provisions of the NTA, 1987 and the industry's adjustment to them, an accurate forecast for 1989-90 would be difficult to give at this time.

The Agency has drafted, and expects promulgation in 1989-90, of new regulations concerning Rail Liability, Interswitching and rate appeals under Section 45 of the WGTA. Once in effect, the Agency will monitor the effects of the regulations on the industry. In addition, the Agency will have completed in 1988-89, a major inquiry initiated at the request of the Minister, into the possible joint usage of existing railway trackage in order to allow rail traffic to by-pass the City of Saskatoon.

Confidential Contracts, allowed for the first time under the NTA, 1987, are essentially private business agreements made between a shipper

and carrier to carry goods at an agreed rate and under specified conditions. Initial railway projections that 3,400 contracts would be filed during 1988 were impeded by technical difficulties with new electronic filing systems and with the caution exercised by the railways over the legal content of these contracts. With these problems solved, the latest trends show the number of contracts being filed is increasing monthly. This is expected to stabilize in the future once the majority of regular customers are under contract.

It is anticipated that the workload for 1989-90 will increase as the rail industry becomes more familiar with the new provisions of the Act, and assesses the impact of those provisions as well as the impact of Agency decisions.

Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs: Resources are required to investigate and resolve complaints, applications or referrals on air and marine transportation matters in accordance with the relevant legislation. The workload is dependent on the number and complexity of applications received. By the end of 1988-89, it is forecast that the Air Complaints and Investigations section will have dealt with over 160 informal consumer complaints; at least 110 complaints, enquiries or other matters referred by the Minister; over 100 oral inquiries, and 6 formal complaints pursuant to section 80 of the NTA, 1987. On the marine side, the Agency will have

a) reviewed 35 shipping conference agreements and 100 tariff amendments to ensure compliance, responded to over 20 queries of a legislative nature and dealt with one formal complaint, all relating to the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 (SCEA);

b) investigated complaints relating to the Pilotage Act against proposed tariff increases;

c) conducted a public interest investigation following a complaint by the Canadian Shippers' Council;

d) reviewed some of the 46 tariffs on file dealing with Northern Marine Community Resupply to ensure they were just and reasonable; and

e) received a number of confidential contracts filed under the provisions of the SCEA, 1987.

The Agency's responsibilities in the area of International Air Tariffs has resulted in numerous meetings with air carriers to discuss air agreement contraventions, three field investigations and the resolution of three carrier vs. carrier complaints. The Agency has also issued orders concerning the Canada/U.K. Bilateral Agreement, investigated and disallowed certain transborder fare increases, drafted a consumer protection policy on carrier-code sharing as well as tariff related provisions of the Air Transportation Regulations, and initiated a study on policies concerning charters and carrier competitiveness. The tariff filing and review responsibilities are demonstrated by the more than 300,000 tariff pages received by the Agency this year (one third of which are reviewed); and in addition over 2,700 waivers from Air Transportation Regulations were considered. The work in this area ensures that international air tariffs are just and reasonable and are consistent with Canada's international and bilateral undertakings,

government and Agency policies and regulations. Tariff input was provided in the negotiations on agreements between Canada and the Netherlands, Japan, and Trinidad and Tobago.

In all of these areas the workload is expected to increase. The positive response to Agency handling of air and marine complaints will likely lead to an increase in inquiries, while more Bilateral Air Agreements are expected as further international contacts are made. The increase in tariff filing, from 12,000 pages per month in 1984 to 25,000 pages per month in 1988, is expected to be offset in the future by the introduction of an Electronic Tariff Filing System. The feasibility study for such a system is complete and a basic system is expected to be introduced in 1989-90.

Mergers and Acquisitions: The Agency investigates proposed acquisitions of interests (10% or more of the voting shares or substantially all the assets) in Canadian transportation undertakings of over $10 million in assets or sales, under federal jurisdiction, in cases where an objection is filed as to the acquisition being against the public interest. The Agency also receives and investigates applications by railways for recommendations to the Governor in Council sanctioning agreements to buy, sell or amalgamate railways. By the end of 1988-89, it is forecast that the Agency will have handled over 40 requests for rulings, exemptions or clarifications on specific transactions, published 26 notices of proposed acquisitions in the Canada Gazette and conducted studies such as the one concerning mergers in the computer reservation services of the air passenger industry.

Mediation and Arbitration: On referral by the parties, the Agency provides a mediation service to shippers and carriers or administers a final offer arbitration service. Through this first year, the Agency has responded to over 25 formal requests for consultation or mediation on a variety of topics involving the rail and marine modes. A significant area of concern has been disputes between shippers, municipalities and railways arising as a result of proposed rail line abandonment applications before the Agency. Investigations and consultations have taken place on disposition of facilities and property, effects on existing industries, restoration of rights-of-way and provision of alternative transportation, concerning abandonment of trackage in Nova Scotia, New Brunswick, Ontario and Alberta. The Agency is also inquiring, at the Minister's request, into the impact of rail line abandonments on regional economic development. The findings of the Agency will be included in its annual review. The Agency has also mediated rate disputes such as Cargill Grain of Winnipeg's complaint concerning the transfer of cars from CP Rail to CN Rail at Thunder Bay for furtherance to eastern Canada.

Special inquiries and studies are conducted at the request of the Minister or Agency. For example, a VIA Rail costing study to assess the appropriateness of the costing methodology proposed by CN with respect to the Quebec-Windsor corridor was undertaken. Mediation Services will also participate in a task force to work on Canadian Pacific's application to

construct a rail line to the Caroline gas field in Alberta.

Mediation and Arbitration Services is also responsible for what might be categorized as preventive mediation; that is, the provision of advice and assistance to carriers, shippers and other interested parties with the intent of preventing disputes which might otherwise develop and come before the Agency as formal applications. During 1988, staff of Mediation Services provided briefings to over 50 shipper, carrier and municipal groups and associations to explain the content and implications of the rail freight, rail line rationalization and dispute resolution provisions of the new legislation. The need for such an educational and informative program is expected to continue into the 1989-90 fiscal year.

Transportation Services for Disabled Persons: The Agency worked extensively to ensure passage, in July 1988, of an amendment to the NTA, 1987 providing the Agency with expanded and more definitive powers relating to the transportation of persons with disabilities. These powers will enable the Agency to prescribe accessibility standards for persons with disabilities with respect to all modes of transportation under federal jurisdiction and to administer and enforce regulations respecting these standards. During 1988-89, the Agency had prepared new air regulations on the terms and conditions of carriage for persons with disabilities and expects approval and implementation of them in the near future. Consultations with the industry, special interest groups and other interested parties were also held concerning the possibility of regulations concerning attendants of passengers with disabilities.

Throughout 1988-89, the Agency will have handled over 20 informal complaints from persons with disabilities, and this is expected to increase in the next fiscal year. A monitoring process was also developed to determine the quality and level of transportation services available to disabled travellers, and to determine the impact on the transportation industry of providing those services. The Agency continues to be involved in workshops concerning the needs of visually impaired travellers and to ensure that its activities are coordinated with the Canadian Human Rights Commission.

For 1989-90, the Agency expects to finalize the regulations on terms and conditions of carriage applicable to persons with disabilities, resolve the matter of air fare policy for attendants of disabled travellers, and investigate proposed regulations on accessibility standards for transportation terminals, equipment and services. In addition, the Agency will continue to analyze the transportation services offered to persons with disabilities and become involved in workshops on the needs of hearing impaired travellers.

D. Railway/Pipeline Accident Investigations

Objective

To improve rail and pipeline safety through the independent, timely and thorough investigation of railway/pipeline accidents, incidents and hazards, and by making effective recommendations to correct safety deficiencies.

Resource Summary

The Railway/Pipeline Accident Investigations Activity accounts for 6.5% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 0.4% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 5.7% of the total person-years.

Figure 14: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1989-90		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Railway/Pipeline Accident Investigations	2,400	30	960	15	-	-

Description

The investigation of railway/pipeline accidents and incidents for purposes of determining causes and circumstances, the maintenance of data and information related to past investigations and safety in general, the analysis of safety-related data for purposes of identifying trends and anomalies in railway/pipeline related hazards, and the preparation of recommendations for regulatory action to reduce the risk of reoccurrence, and to otherwise improve safety. This activity will continue to be carried out by the Agency pending passage of legislation to create a new Transportation Accident Investigation Board.

In addition to 18 staff at headquarters, there are 12 accident investigation officers located in offices across Canada.

Figure 15: Accidents/Incidents

	Accidents/Incidents	
	Reported	Investigated
1984	1316	888
1985	1291	834
1986	1179	760
1987	1086	795
1988*	1030	770
1989*	1010	760

*Estimated

Note: Minor adjustments have been made to previously reported data to reflect current reporting standards.

Figure 16: Mainline Derailments

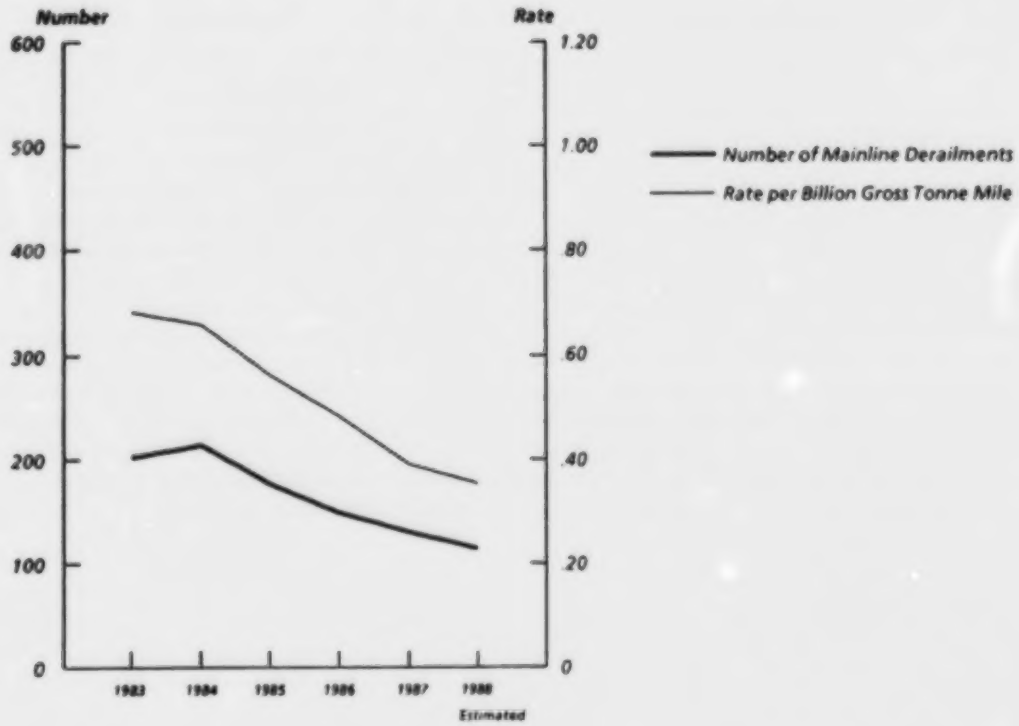
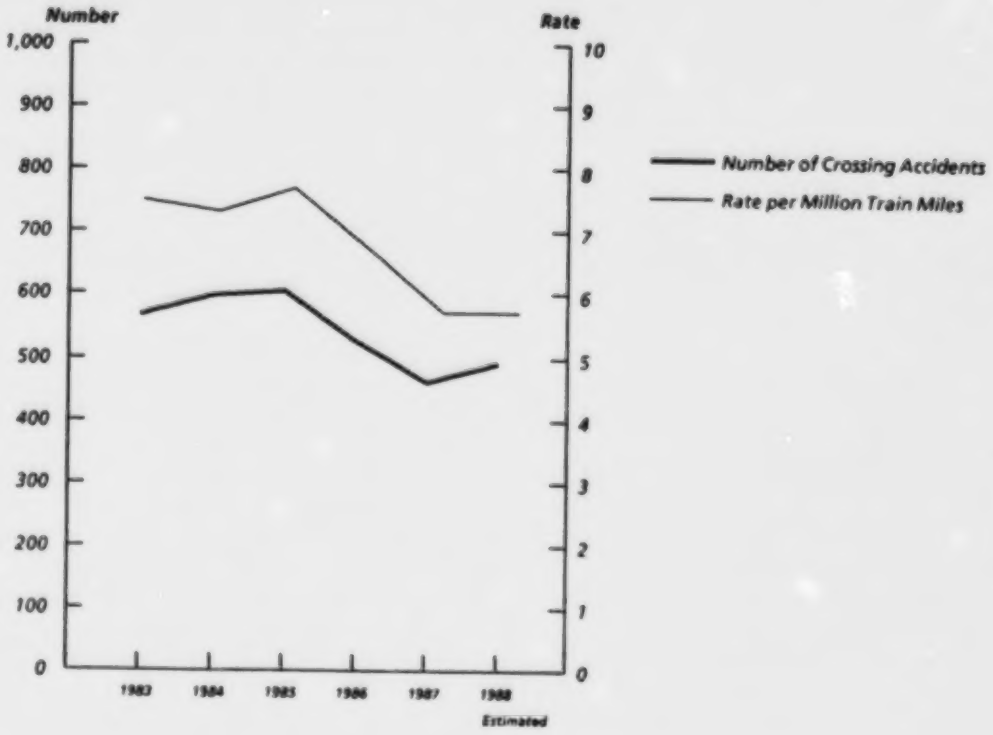


Figure 17: Railway Crossing Accidents



E. Management and Administration

Objective

To provide overall direction to the National Transportation Agency and to develop and operate central management processes and administrative services in support of the Agency's work.

Resource Summary

Management and Administration accounts for 34.0% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 1.8% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 32.8% of the total person-years.

Figure 18: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Members and Regulatory Support	5,159	50	5,517	68	-	-
Corporate Management	7,438	123	7,873	137	-	-
	12,597	173	13,390	205	-	-

Note: The person-year figures for the upcoming fiscal year 1989-90 reflect the removal of Governor in Council appointees, since these person-years are no longer controlled by Treasury Board.

Description

The Management and Administration activity includes Agency Members, executive and corporate management functions, and legal and administrative services in support of Agency activities.

Performance and Resource Justification

Members and Regulatory Support: This sub-activity is comprised of the Members and the legal and administrative activities necessary to support the regulatory nature of the Agency's functions. The number of Agency Members is set by statute at a maximum of nine Members, including the Chairman and the Vice-Chairman, plus up to six temporary Members. The Members conduct inquiries into applications, complaints, disputes and other matters pending before the Agency, and issue orders, decisions or reports based on their findings. In order to provide the Agency with a higher profile across Canada, it is intended that Members will be located in the regional offices as well as in headquarters. At present, this is the case in respect of offices in Moncton, Montreal and Saskatoon. During 1989-90, the Agency expects to locate a Member in new offices in Ontario, British Columbia and Northern Canada.

Regulatory support consists of the Legal Services Branch and the Secretariat. Legal Services provides legal opinions, advice and comments to Agency Members and staff; reviews, revises and/or drafts letters, telexes, notices and reports to ensure their legal content and provides legal representation before the Courts and at public hearings. The Secretariat coordinates and records the proceedings of the Agency, drafts Orders and Decisions, reviews reports published by the Agency, drafts and processes regulations, coordinates Ministerial and executive correspondence, processes applications for the review of Agency Decisions or Orders, arranges the holding of public hearings, and responds to enquiries of the general public. During 1988-89 and 1989-90, a computerized record of summaries of all Agency Decisions and Orders will be developed.

Figure 19: Workload

	1989-90 Estimates	1988-89 Forecast
Decisions and Orders	2,600	3,000
Public Hearings	20	20
Regulations	40	40
Review Applications	10	32
Correspondence	1,000	1,000

Corporate Management: This includes the Executive Director's office, the Management Services Branch and the management and administrative functions carried out in the Agency regional offices. The Executive Director is the Agency's chief operating officer and is accountable to the Chairman for the efficient, effective and economic management of all aspects of its operations. Management Services supports the operations of the Agency by providing a complete range of management processes and administrative services. Much of the activity in 1988-89 has been directed to completing the organization and staffing of the new Agency, developing management processes such as those related to performance measurement and internal audit, and documenting administrative policies.

A project management system is being implemented to provide a means of monitoring and reporting on the progress of projects and cases before the Agency to ensure that work is completed in a timely manner and that statutory deadlines are met.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources - National Transportation Agency

1. Financial Requirements by Object

Figure 20: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Personnel			
Salaries and wages	25,595	29,686	30,237
Contribution to employee benefit plans	3,967	4,671	4,721
Other personnel costs	44	114	54
	29,606	34,471	35,012
Goods and Services			
Transportation and communication	3,332	3,432	3,046
Information	657	676	625
Professional and special services	1,266	1,304	1,854
Rentals	222	229	209
Purchased repair and upkeep	528	544	415
Utilities material and supplies	770	793	526
Other subsidies and payments	16	16	57
	6,791	6,994	6,732
Total operating	36,397	41,465	41,744
Capital	593	1,107	997
Transfer payments	648,411	955,803	1,113,476
	685,401	998,375	1,156,217

Note 1: Part of the 1987-88 figures relate to CTC operations.

2. Personnel Requirements

The National Transportation Agency's personnel expenditures account for 3.0% of the total operating expenditures of the Program with the exclusion of transfer payments. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figures 21 and 22.

Figure 21: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89
Transportation Subsidies	110	112
Market Entry and Analysis	98	98
Dispute Resolution	116	97
Rail Safety	-	123
Railway/Pipeline Accident Investigations	30	15
Management and Administration	173	205
	527	650

Note: The person-year figures for the upcoming fiscal year 1989-90 reflect the removal of Governor in Council appointees, since these person-years are no longer controlled by Treasury Board.

Figure 22: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range		1989-90 Average Salary Provision
	89-90	88-89	87-88			
Management						
Governor in Council Appointees		12	17			
Management	25	44	38	56,200	123,400	75,166
Other			1			
Scientific and Professional						
Auditing	16	21	18	31,837	80,700	50,377
Economics, Sociology and Statistics	55	47	59	16,185	77,100	52,675
Engineering & Land Survey	7	35	35	25,715	92,700	58,657
Law	10	12	15	24,024	111,700	55,508
Scientific Regulation		3	3	16,098	80,700	
Other	1	1	1			
Administrative and Foreign Service						
Administrative Services	52	56	52	15,178	64,300	37,831
Commerce	42	56	7	16,748	69,116	59,576
Computer System Administration	15	11	6	21,587	70,665	41,440
Financial Administration	17	20	21	14,100	63,177	48,907
Information Services	5	5	7	15,055	64,300	41,409
Personnel Administration	9	9	9	14,737	60,493	42,438
Program Administration	83	83	105	15,178	64,300	40,342
Technical						
Engineering and Scientific Support		17	17	15,568	56,395	
General Technical	5	3		14,009	61,735	33,669
Social Science Support	29	12	26	14,009	64,044	36,822
Technical Inspection	19	54	58	14,009	63,962	45,707
Other		1	1			
Administrative Support						
Clerical and Regulatory	87	109	136	14,338	35,194	24,889
Secretarial, Stenographic and Typing	48	59	81	14,210	35,419	24,965
Other	2	2	2			

	Non-Controlled Person-Years			Current Salary Range		1989-90 Average Salary Provision
	89-90	88-89	87-88			
Other	12			40,500	147,700	137,462

Note 1: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1988. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations. **Note 2:** A portion of the 1987-88 figures relates to CTC operations.

3. Transfer Payments

The National Transportation Agency has responsibility for administering various transfer payments in the form of contributions and statutory payments as detailed in Figure 23.

Figure 23: Details of Transfer Payments

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88	Actual 1986-87
Contributions				
Payments to the railway companies under the Maritime Freight Rates Act (R.S.C.1985, c.M-1) - for operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Payments to each company for traffic moved during the calendar year are:				
Canadian National Railway Company	12,708	12,220	11,400	10,965
Canada and Gulf Terminal Railway	200	192	158	172
Canadian Pacific Railway Company	678	652	864	803
Dominion Atlantic Railway	46	44	246	280
Quebec Central Railway	1	1		49
Canadian Pacific Express Company Limited		57	394	586
Canadian National Railway Express				755
	13,633	13,166	13,062	13,610
Railway Relocation and Crossing Act - Contribution towards the cost of safety related work at public crossings of railway lines at grade		3,000	12,298	11,081
Regional Air Carrier Subsidy - payments to two regional air carriers to subsidize specific routes in remote areas: Quebecair and Eastern Provincial Airlines				1,600
Contribution to Canadian National Railways for rail realignment project in Fort Saskatchewan, Alberta				1,000
Total Voted Contributions	13,633	16,166	25,360	27,291

Figure 23: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88	Actual 1986-87
Statutory Payments				
Payments to railway, trucking and marine companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act (R.S.C. 1985,c.A-15)				
Westbound segment - a subsidy to reduce costs of transporting goods from the Maritimes and Gaspé regions to destinations in Canada west of these regions. Payments are:				
- Truck (all goods)	22,776	21,900	22,187	18,644
- Truck (designated commodities)	8,136	7,824	7,741	6,145
- Rail (designated commodities)	4,947	4,756	4,195	4,801
	35,859	34,480	34,123	29,590
Intra segment - a subsidy to reduce costs of transporting designated commodities originating and terminating at points within the Maritimes and Gaspé regions. Payments by mode of carrier are:				
- Truck	38,239	36,768	37,567	30,154
- Rail	7,404	7,119	6,714	7,330
- Water	662	636	611	492
	46,305	44,523	44,892	37,976
Total ARFAA Payments	82,164	79,003	79,015	67,566
Payments to Railway Companies of amounts determined pursuant to the provisions of the Western Grain Transportation Act (R.S.C. 1985,c.W-8) - for the costs of transporting western grain and grain products to west coast ports and the ports of Churchill and Thunder Bay.				
Canadian National Railway	239,120	397,500	463,323	360,806
Canadian Pacific Railway	230,921	393,900	475,187	307,796
Class II Railways	2,107	2,200	2,724	3,482
Total WGTA Payments	472,148	793,600	941,234	672,084

Figure 23: Details of transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88	Actual 1986-87
Payments to railway and transportation companies of amounts determined pursuant to Sections 261, 262, 270 and 281 of the Railway Act (R.S.C.1985,c.R-3)				
Uneconomic Branch Lines Railways are compensated for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines they are required to maintain in the public interest				
Unprotected Branch Lines (Section 261)				
Canadian National Railway	3,768	2,403	8,463	19,984
Canadian Pacific Railway	1,465	575	6,383	3,464
	5,233	2,978	14,846	23,448
Protected Branch Lines (Section 262)				
Canadian National Railway	6,968	3,692	7,339	3,383
Canadian Pacific Railway	93	(715)	1,739	6,656
	7,061	2,977	9,078	10,039
Passenger Train Services (Section 270) (other than VIA Rail) The railways are compensated for 80% of losses incurred in the operation of passenger services they have been ordered to maintain in the public interest.				
Canadian National Railway	3,700	4,500	2,261	3,050
Class II Railways	3,800	3,100	3,865	4,518
	7,500	7,600	6,126	7,568
Eastern Grain/Flour Rates (Section 281) The costs of transporting grain and flour for export by rail to Eastern Canada ports				
Canadian National Railway	32,790	29,010	31,158	26,100
Canadian Pacific Railway	10,380	10,860	4,841	6,623
	43,170	39,870	35,999	32,723
Total All Sections:				
Canadian National Railway	47,226	39,605	49,221	52,517
Canadian Pacific Railway	11,938	10,720	12,963	16,743
Class II Railways	3,800	3,100	3,865	4,518
Total Railway Act Payments	62,964	53,425	66,049	73,778

Figure 23: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88	Actual 1986-87
Payments to Railway Companies under the National Transportation Act, 1987 (S.C.1987,c.34) - for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines that they have been ordered to maintain in the public interest (section 178)				
Canadian National Railway	13,910	11,487	1,447	
Canadian Pacific Railway	3,592	2,122	370	
Total NTA, 1987 Payments	17,502	13,609	1,817	
Total Statutory Subsidies	634,778	939,637	1,088,115	813,428
Total Transfer Payments	648,411	955,803	1,113,475	840,719

4. Net Cost of Program

Figure 24: Net Cost of Program for the Year 1989-90

(thousands of dollars)	1989-90			1988-89
	Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Total Cost
National Transportation Agency Program	685,401	4,480	689,881	878,844

Net Program Cost: The NTA 1989-90 Estimates include authorities to be voted and statutory authorities. Also to be taken into consideration are services provided without charge by other departments such as accommodation by Public Works ($3,761,000), and services provided by Supply and Services ($67,000), Treasury Board ($647,000) and the Department of Labour ($5,000).

B. Other Information

1. Federal Statutes Either Administered by the NTA or which Confer a Duty or a Function on the NTA

Atlantic Region Freight Assistance Act
Canada Labour Code, Part IV
Canadian National Railways Act
Canada Shipping Act
Energy Supplies Emergency Act
Government Railway Act
Maritime Freight Rates Act
National Energy Board Act
National Transportation Act, 1987
Pilotage Act
Railway Act
Railway Relocation and Crossing Act
Shipping Conferences Exemption Act, 1987
St. Lawrence Seaway Authority Act
Transportation of Dangerous Goods Act
Western Grain Transportation Act
Railway Safety Act

Office national des transports du Canada

Budget des dépenses 1989-1990

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1990-III-69
ISBN 0-660-54738-4

Budget des dépenses 1989-1990

Partie III

Office national des transports
du Canada

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend trois sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme de l'Office national des transports du Canada, des données de base, les objectifs, la perspective de planification et les plans d'actualité. Pour plus de détails, le lecteur voudra consulter la section II qui donne, pour chaque activité, les résultats escomptés et les autres données sur le rendement à partir desquelles s'établit la prévision des ressources demandées. La section III fournit des renseignements supplémentaires sur les coûts et les ressources, ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'un tableau détaillé des autorisations de dépenser tirées de la Partie II du Budget des dépenses et du Volume II des Comptes publics. On assure ainsi la continuité avec les autres documents budgétaires tout en facilitant l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Le présent document permettra au lecteur de trouver aisément les renseignements qu'il cherche. La table des matières détaille le contenu de chaque section, et le sommaire financier de la section I contient des renvois aux données détaillées de la section II. En outre, des renvois au fil des pages permettent au lecteur de trouver des précisions sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1989-1990 4
B. Emploi des autorisations en 1987-1988 - Volume II des Comptes publics 6

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1989-1990
   1. Points saillants 7
   2. Sommaire des besoins financiers 7
B. Rendement récent
   1. Points saillants de l'année en cours 10
   2. Examen des résultats financiers 11
C. Données de base
   1. Introduction 12
   2. Mandat 12
   3. Objectif du Programme 12
   4. Organisation du Programme en vue de son exécution 12
D. Perspective de planification
   1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 15
   2. Initiatives 16
   3. État des initiatives annoncées antérieurement 16
E. Efficacité du Programme 17

Section II
Analyse par activité

A. Subventions pour le transport 19
B. Entrée sur le marché et analyse du marché 24
C. Règlement des différends 29
D. Enquêtes sur les accidents touchant les chemins de fer et les productoduc 35
E. Gestion et administration 38

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
   1. Besoins financiers par article 41
   2. Besoins en personnel 42
   3. Paiements de transfert 45
   4. Coût net du Programme 50
B. Autres renseignements
   1. Lois fédérales qu'applique l'ONT ou qui lui confèrent des attributions 50

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1989-1990 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1989-1990	Budget principal 1988-1989
	Office national des transports		
70	Dépenses de fonctionnement	33 023	37 585
75	Contributions	13 633	24 375
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	472 148	663 500
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	62 964	73 634
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi nationale de 1987 sur les transports	17 502	-
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, maritimes et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	82 164	70 630
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 967	4 671
	Total de l'organisme	685 401	874 395

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (dollars)		Budget principal 1989-1990
	Office national des transports	
70	Office national des transports - Dépenses de fonctionnement	33 023 000
75	Office national des transports - Contributions	13 633 000

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1989-1990					Budget principal 1988-1989
	Années-personnes autorisées	Budgétaire				
		Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	Total	
Subventions pour le transport	110	7 320	360	648 411	656 091	829 123
Entrée sur le marché et analyse du marché	98	6 277	25	-	6 302	5 997
Règlement des différends	116	7 983	28	-	8 011	6 665
Enquêtes sur les accidents touchant les chemins de fer et les productoducs	30	2 400	-	-	2 400	-
Sécurité ferroviaire	-	-	-	-	-	21 226
Gestion et administration	173	12 417	180	-	12 597	11 384
	527	36 397	593	648 411	685 401	874 395
Années-personnes autorisées en 1988-1989	672					

Nota : Les données sur les années-personnes pour l'année financière 1989-90 représentent le retrait des personnes nommées par le gouverneur en conseil, étant donné que ces années-personnes ne relèvent plus du Conseil du trésor.

B. Emploi des autorisations en 1987-1988 - Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Office national des transports				
65	Dépenses de fonctionnement	36 828 000	38 325 518	38 019 869
70	Contributions	23 823 000	25 423 000	25 360 157
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	724 200 000	941 234 021	941 234 021
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	69 924 000	67 866 307	67 866 307
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, maritimes et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	67 913 000	79 015 154	79 015 154
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 387 000	4 721 000	4 721 000
	Total du Programme - Budgétaire	927 075 000	1 156 585 000	1 156 216 508

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1989-1990

1. Points saillants

Les points saillants du Programme pour 1989-1990 sont les suivants :

- la présentation par l'Office du premier examen annuel de l'application de la Loi nationale de 1987 sur les transports (LNT 1987) et des autres lois portant sur la réglementation économique des transports (voir page 27)
- la formulation de critères servant à déterminer les lignes ferroviaires qui sont essentielles au développement économique, conformément à la demande du ministre des Transports (voir page 33)
- l'achèvement de l'examen des coûts quadriennal dicté par l'article 38 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (voir page 20)

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Différence
Subventions pour le transport	656 091	960 299	(304 208)
Entrée sur le marché et analyse du marché	6 302	6 373	(71)
Règlement des différends	8 011	6 052	1 959
Sécurité des chemins de fer	-	11 301	(11 301)
Enquêtes sur les accidents touchant les chemins de fer et les productoduc	2 400	960	1 440
Gestion et administration	12 597	13 390	(793)
	685 401	998 375	(312 974)
Années-personnes	527	650	(111)

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1989-1990 sont inférieurs de 31,3 %, soit 313 millions de dollars, aux dépenses prévues pour 1988-1989. Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

- la sécheresse qui a frappé les Prairies en 1988 s'est répercutée sur le volume d'expéditions en décembre 1988 seulement, c'est-à-dire, sur les paiements de 1989-1990 prescrits par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (321,5 millions de dollars)

- le transfert de l'activité "Sécurité des chemins de fer" à Transports Canada (11,3 millions de dollars)

- l'augmentation des paiements en vertu de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale de 1987 sur les transports 13,4 millions de dollars

- l'augmentation des paiements en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique 3,2 millions de dollars

- l'accroissement de la charge de travail et le rajustement des prix 2,6 million de dollars

- l'augmentation des paiements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes 0,5 million de dollars

- l'augmentation des ressources pour le programme des services de transport pour les personnes handicapées 0,1 million de dollars

Explication des prévisions pour 1988-1989 : Les prévisions pour 1988-1989 (qui se fondent sur l'information connue des gestionnaires au 30 novembre 1988) sont supérieures de 6 %, soit 52,3 millions de dollars, au montant de 874,4 millions de dollars inscrit dans le Budget des dépenses de 1988-1989 (voir les Autorisations de dépenser à la page 4). Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

- l'augmentation des paiements prévus en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, en raison du nouveau barème des taux et du volume d'expéditions de grain supérieur aux prévisions 58,4 millions de dollars

- l'augmentation des paiements en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique — 8,4 millions de dollars
- l'augmentation des frais de fonctionnement attribuable aux frais d'établissement inattendus et aux sommes plus élevées que prévu versées à titre d'indemnités de cessation d'emploi — 2,0 millions de dollars
- l'augmentation des frais de fonctionnement attribuable à l'amélioration du programme des services de transport pour les personnes handicapées — 0,1 million de dollars
- le transfert de l'activité "Sécurité des chemins de fer" à Transports Canada — (8,8 millions de dollars)
- la diminution des paiements en vertu de la Loi sur les chemins de fer — (6,6 millions de dollars)
- la diminution des paiements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — (1,2 million de dollars)

B. Rendement récent

1. Points saillants de l'année en cours (1988-1989)

L'année 1988-1989 marque le premier exercice financier complet de l'Office qui a vu le jour le 1er janvier 1988. Au cours de cette première année de fonctionnement, l'Office a concentré ses efforts sur la mise au point de sa structure organisationnelle et sur la formation et l'embauche d'employés. Aussi a-t-il fallu formuler et mettre à exécution des politiques et des procédures de gestion et de fonctionnement.

Les points saillants du Programme pour 1988-1989 sont les suivants :

- Beaucoup d'importance a été accordée à la communication avec les expéditeurs, les transporteurs et les voyageurs, pour les informer du nouveau régime législatif. Le personnel de l'Office a prononcé plusieurs centaines de discours et distribué des documents au cours de quelque 60 conférences données aux quatre coins du pays. Des documents d'information ont été préparés et distribués aux principaux groupes clients. En outre, le personnel de l'Office a fait paraître près de 60 articles dans les journaux et donné environ 200 séances d'information technique aux représentants des gouvernements étrangers et provinciaux, de l'industrie et des groupes de défense des droits des usagers des transports. L'Office a également participé à plus de 1 000 rencontres à l'amiable avec des groupes clés.

- Au total, 20 audiences publiques (prévision de novembre 1988) ont été tenues afin de permettre aux parties intéressées de faire connaître leurs vues sur des cas particuliers dont était saisi l'Office.

- Soucieux d'améliorer son accessibilité, de mieux répondre aux besoins de tous en matière de transport et d'être tenu au fait des préoccupations de chaque région, l'Office a conservé le bureau de Saskatoon de la Commission canadienne des transports et ouvert de nouveaux bureaux à Moncton et à Montréal. Le bureau de Moncton étant chargé plus particulièrement de l'administration du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, des employés du siège de l'Office ont dû y être mutés.

- En conformité avec la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire, l'activité "Sécurité ferroviaire" dont l'Office avait la charge a été transférée en grande partie à Transports Canada. L'Office a toutefois conservé la responsabilité de traiter les demandes et les plaintes relatives aux croisements rail-route, de participer au traitement des demandes visant la rationalisation du réseau ferroviaire et d'enquêter sur les accidents de chemin de fer et de productoduc.

- L'Office a terminé l'enquête que le ministre des Transports lui avait demandé de mener sur la faisabilité de l'usage en commun des voies à Saskatoon (voir page 31).

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget principal	Différence
Transport aérien	7 084	6 542	542
Transport ferroviaire	1 063 767	848 911	214 856
Transport maritime	1 631	1 721	(90)
Transport routier	68 937	56 594	12 343
Recherche	1 495	2 139	(644)
Gestion et administration	13 303	11 168	2 135
	1 156 217	927 075	229 142
Années-personnes	698	715	(17)

NOTA : Le Budget des dépenses principal de 1987-1988 porte sur les activités de la Commission canadienne des transports. Les chiffres réels pour 1987-1988 ont trait aux activités de la Commission canadienne des transports et à celles de l'Office national des transports pendant ses trois premiers mois de fonctionnement. La structure des activités adoptée par la CCT a été utilisée pour fins de rapport.

Explication de la différence : Les besoins financiers réels étaient supérieurs d'environ 24,7 %, soit 229 millions de dollars, au montant inscrit dans le Budget des dépenses. Cet écart était dû principalement aux facteurs suivants :

- l'augmentation des paiements en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest — 217 millions de dollars
- l'augmentation nette des autres paiements statutaires et des contributions — 10,6 millions de dollars
- l'augmentation nette des dépenses de fonctionnement relatives à la transition de la CCT à l'ONT — 1,5 million de dollars

C. Données de base

1. Introduction

Créé le 1er janvier 1988 par la Loi nationale de 1987 sur les transports, l'Office national des transports a remplacé la Commission canadienne des transports (CCT) à titre d'organisme fédéral responsable de la réglementation économique des entreprises canadiennes de transport de compétence fédérale. La nouvelle loi avait pour but de donner au gouvernement fédéral des moyens de mettre à exécution les réformes réglementaires visant à intensifier la concurrence, à réduire la réglementation économique et à laisser jouer davantage les forces du marché dans le secteur des transports. Aussi l'Office a-t-il pour mandat d'élaborer et d'instaurer un processus réglementaire efficace qui soit à la fois opportun, ouvert et accessible, et de régler avec compétence, autonomie et impartialité les questions dont il est saisi.

2. Mandat

L'article 6 de la Loi nationale de 1987 sur les transports fixe la constitution de l'Office national des transports. Celui-ci est investi de tous les pouvoirs, droits et privilèges d'une cour supérieure sur les questions qui relèvent de sa compétence. L'Office est habilité à prendre des règlements, des décisions et des arrêtés concernant ces questions. Il exécute toutes les attributions que lui confèrent la Loi nationale de 1987 sur les transports et les lois connexes. La liste intégrale de ces lois est donnée dans la section III (voir page 50).

3. Objectif du Programme

L'Office a pour but de favoriser la mise en oeuvre de la politique nationale des transports par la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral et par l'exécution d'enquêtes sur les accidents se rapportant aux chemins de fer et aux productoducs.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité : Le Programme de l'Office national des transports comporte cinq activités. Quatre d'entre elles ont trait aux fonctions de réglementation contenues dans le mandat de l'Office, à savoir : la réglementation de l'entrée des transporteurs sur le marché et de leur sortie, le règlement expéditif et à peu de frais des différends, l'administration des programmes fédéraux de subventions et les enquêtes sur les accidents et les incidents de chemin de fer et de productoduc. La cinquième activité, "Gestion et administration", soutient le Programme dans son ensemble.

Organisation : L'ONT exerce ses attributions par l'entremise de ses membres, plus particulièrement du président, du vice-président, de sept membres permanents et d'au plus six membres temporaires, tous nommés par le gouverneur en conseil. Il est structuré en quatre directions

générales de programmes et trois directions générales de soutien administratif. Tous les directeurs généraux sont comptables au directeur exécutif qui, lui-même, relève du président.

Les directions générales de programmes correspondent respectivement aux quatre fonctions de réglementation de l'Office. Ce sont la Direction générale des subventions pour le transport, la Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché; la Direction générale du règlement des différends et la Direction générale des enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc. Le soutien en matière d'administration et de réglementation est fourni par la Direction générale des services juridiques, le Secrétariat et la Direction générale des services de gestion.

L'Office a son siège dans la région de la Capitale nationale et des bureaux régionaux à Saskatoon, à Moncton et à Montréal. Ces derniers s'occupent des aspects régionaux des activités, sous la direction fonctionnelle des directions générales de programmes.

Les tableaux 3 et 4 illustrent le rapport entre les activités de l'Office et sa structure organisationnelle.

Tableau 3 : Organigramme de l'Office national des transports

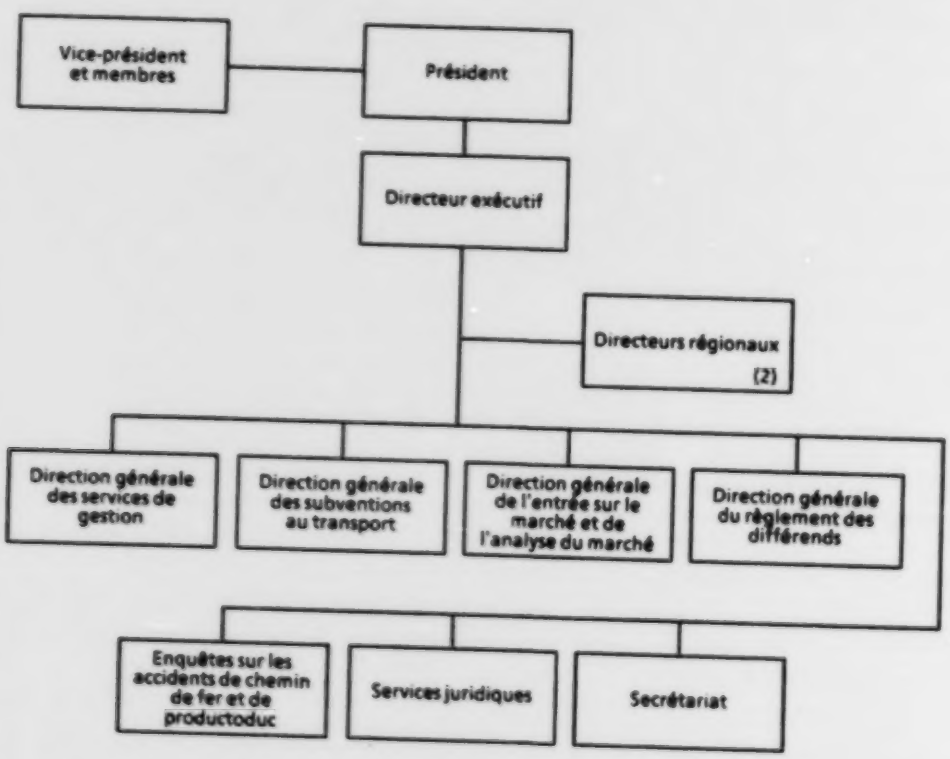


Tableau 4 : Ressources pour 1988-1989 par organisation et par activité (en milliers de dollars)

Organisation \ Activités	Subventions au transport	Entrée sur le marché et analyse du marché	Règlement des différends	Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc	Gestion et administration	Total de l'organisation
Membres 20 A-P					2 643* 8 A-P	2 643
Bureau du directeur exécutif 4 A-P					285 4 A-P	285
Subventions au transport 71 A-P	557 524 71 A-P					557 524
Entrée sur le marché et analyse du marché 93 A-P		6 035 93 A-P				6 035
Règlement des différends 108 A-P			7 380 108 A-P			7 380
Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et productoduc 30 A-P				2 400 30 A-P		2 400
Services juridiques 17 A-P					1 078 17 A-P	1 078
Secrétariat 25 A-P					1 438 25 A-P	1 438
Services de gestion 111 A-P					6 611 111 A-P	6 611
Région de l'Ouest (Saskatoon) 15 A-P	221 3 A-P	174 3 A-P	407 5 A-P		310 4 A-P	1 112
Région de l'Atlantique (Moncton) 45 A-P	98 346 36 A-P	93 2 A-P	224 3 A-P		232 4 A-P	98 895
Total-activités (en milliers de dollars)	656 091	6 302	8 011	2 400	12 597	685 401
Total-activités (A-P)	110 A-P	98 A-P	116 A-P	30 A-P	173 A-P	527 A-P

* Nota: N'inclut pas les données sur les années personnes pour les personnes nommées par le gouverneur en conseil, étant donné que ces années-personnes ne relèvent plus du Conseil du trésor.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Les réformes réglementaires instaurées par la Loi nationale de 1987 sur les transports visent à accroître la concurrence, à réduire la réglementation économique et à laisser jouer davantage les forces du marché dans le secteur des transports. Tout changement dans l'économie et la concurrence risque de se répercuter sur les prix, les tarifs et les services des transporteurs, sur l'entrée de ceux-ci sur le marché et leur sortie, sur la propriété et le contrôle du secteur des transports et, conséquemment, sur la charge de travail de l'Office.

Une économie soutenue peut favoriser l'entrée des transporteurs sur le marché, vu que la demande de services de transport augmente. Dans le secteur aérien, la liberté de sortie du marché incite les transporteurs à mettre à l'essai de nouveaux services sans craindre d'être captifs d'itinéraires déficitaires. L'intensification de la concurrence peut entraîner une modification des prix, des services et du niveau de service offerts. Lorsque pareils changements surviennent dans le secteur des transports, l'Office voit sa charge de travail augmenter, tant du côté de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché que de l'examen des tarifs.

Par ailleurs, une baisse de l'activité économique risque d'entraîner une hausse des prix ou une modification du niveau de service, d'où une multiplication des différends entre transporteurs ou entre transporteurs et usagers des services de transport et, conséquemment, des plaintes et des demandes déposées auprès de l'Office.

Les fusions et les acquisitions sont elles aussi influencées par les conditions économiques, et elles ont une incidence sur les industries, les marchés et les régions du Canada. Lorsque le milieu économique favorise les fusions et les acquisitions, les oppositions se font plus nombreuses et les travaux d'examen de l'Office plus intenses.

D'autres facteurs peuvent influer sur la charge de travail de l'Office. Sous le nouveau régime législatif, le gouverneur en conseil peut donner des directives générales exécutoires à l'Office. Ces directives, et celles qui découlent du rapport d'examen annuel produit par l'Office, agissent sur les pratiques d'exécution et de contrôle d'application adoptées par l'Office à l'égard de la nouvelle loi. Dans le cadre de ses fonctions d'examen, l'Office peut être sommé par le ministre de se pencher sur des questions qui ne sont pas spécifiées à l'article 267 de la LNT 1987, ce qui entraîne un surcroît de travail. L'examen annuel par l'Office permet de porter à l'attention du ministre d'éventuels problèmes dont la solution pourrait exiger une rectification de la loi, d'où la possibilité de modification, d'ajout ou de suppression de certaines responsabilités de l'Office.

2. Initiatives

Au cours de 1989-1990, l'Office entreprendra les initiatives suivantes :

- la mise sur pied d'un système de gestion des projets, afin de s'adapter à l'évolution de la demande pour ses services et de respecter la multiplicité de délais, fixés par la loi ou autres, qui lui sont imposés;

- l'ouverture de bureaux régionaux en Colombie-Britannique, en Ontario et dans le Nord canadien, afin d'être plus accessible et plus à l'écoute de l'industrie des transports et de manifester davantage sa sensibilité aux préoccupations particulières de chaque région;

- la formulation et l'application de règlements sur l'accessibilité des personnes handicapées à tous les services de transport de compétence fédérale (voir page 34), en conformité avec les nouvelles attributions que lui confèrent les récentes modifications à la Loi nationale de 1987 sur les transports;

- la participation avec l'industrie à un examen des dispositions du Règlement sur les transports aériens relatives à l'assurance responsabilité (voir page 26).

3. État des initiatives annoncées antérieurement

- Un plan de suivi et d'analyse a été dressé et servira de fondement au premier examen annuel produit par l'Office au sujet de l'incidence des réformes réglementaires sur l'industrie des transports. Le rapport des constatations de l'Office sera remis au ministre au plus tard le 31 mai 1989.

- Suite à un exercice de révision, des modifications ont été apportées aux dispositions du Règlement sur les transports aériens relatives aux services aériens de messageries (voir page 26).

- L'Office poursuit son projet d'informatisation du dépôt des tarifs de services aériens et du traitement des demandes de subventions selon les prix (voir pages 32 et 23).

- L'Office a préparé un nouveau règlement sur les conditions de transport aérien pour les personnes handicapées, et il en prévoit la mise à exécution (page 34).

- L'Office a continué de participer à la campagne Gareautrain, en vue d'améliorer la sécurité aux passages à niveau. Il a fait partie du comité chargé de la mise sur pied du programme promotionnel de la Journée nationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau, parrainée par les organismes de

sécurité et d'application de la loi, et tenue le 12 septembre 1988. Le personnel de l'Office a également passé en revue et recommandé des changements à un vidéo sur la sécurité destiné aux camionneurs professionnels.

E. Efficacité du Programme

Soucieux d'appliquer la politique nationale sur les transports, l'Office a accordé beaucoup d'importance aux communications externes pour renseigner les groupes clients sur la nouvelle loi, son contenu et ses répercussions. La promulgation de la Loi nationale de 1987 sur les transports et la création de l'Office national des transports remontant seulement au 1er janvier 1988, il est difficile pour l'instant de prononcer sur la réussite du programme. La loi prévoit cependant des moyens d'assurer le fonctionnement efficace des lois nouvelles ou modifiées sur le transport, en l'occurrence la Loi nationale de 1987 sur les transports, la Loi de 1987 sur les transports routiers, Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et toutes les autres lois portant sur la réglementation économique de l'industrie canadienne des transports et fera rapport de l'application de la loi dans des examens annuels. Le premier sera remis au ministre au plus tard le 31 mai 1989, et les suivants, au plus tard le 31 mai de chacune des années subséquentes. Le ministre déposera chaque rapport devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premier jours de séance de celle-ci suivant sa réception.

La LNT 1987 spécifie les aspects à étudier dans les examens annuels, notamment les modifications des tarifs, les changements du niveau du service et de l'emploi, les changements de la structure et de l'efficacité de l'industrie des transports et l'incidence des prix de ligne concurrentiels. L'examen annuel doit également porter sur les délais nécessaires pour l'étude des demandes, des plaintes et des autres questions soumises à l'Office en vertu d'une loi fédérale. Cet exercice permettra de connaître l'efficacité de rendement de l'Office. De plus, l'examen doit englober toute autre question dont le ministre saisit l'Office. Au cours de 1988-1989, un programme de suivi des lois sur les transports a été élaboré et mis à exécution; il a permis de connaître les besoins et les sources d'information, de préparer des sondages, de recueillir des données et d'analyser l'information reçue. Les rapports donneront un aperçu général des tendances, des faits et des questions de l'heure.

En 1992, le gouverneur en conseil, conformément à l'article 266 de la LNT 1987, nommera une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application de la LNT 1987 et de toute autre loi fédérale portant sur la réglementation économique des transports. Cet examen portera sur les répercussions des lois sur les expéditeurs, les voyageurs et les transporteurs, sur le commerce et sur les régions et leur développement économique. Il fera le point sur l'efficacité globale de la politique nationale des transports et des lois sur les transports dans la création d'un réseau rentable et bien adapté de services de

transport viables et efficaces qui répondent aux besoins des expéditeurs et des voyageurs, avec une intervention gouvernementale minimale. Des points particuliers touchant l'incidence générale des dispositions nouvelles ou révisées de la loi seront aussi abordés. S'il est jugé nécessaire ou souhaitable de le faire, il sera recommandé de modifier la politique nationale sur les transports ou les lois pertinentes.

Bien que l'Office administre divers programmes de subvention, la responsabilité pour l'élaboration des politiques appartient à Transports Canada; aussi l'évaluation de ces programmes et de l'activité "Sécurité ferroviaire" fera-t-elle partie du plan d'évaluation de programme de ce ministère.

Section II
Analyse par activité

A. Subventions pour le transport

Objectif

Administrer de façon économique et efficace les programmes fédéraux relatifs à l'établissement des prix et à la subvention des services de transport.

Sommaire des ressources

L'activité "Subventions pour le transport" représente 20,8 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 95,7 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 20,8 % de toutes les années-personnes.

Tableau 5 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Analyse financière	2 238	32	2 074	30	-	-
Programmes de subventions selon les coûts	554 281	25	862 400	26	-	-
Rationalisation du réseau ferroviaire	1 002	14	664	10	-	-
Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	98 270	35	94 567	37	-	-
Bureau du directeur général	300	4	594	9	-	-
	656 091	110	960 299	112	-	-

Description

L'activité "Subventions pour le transport" comprend l'établissement des prix de transport de marchandises et des prix compensatoires complexes et en évolution constante, paiement de subventions pour les services de transport, évaluation de projets de rationalisation des réseaux ferroviaires et décisions à ce sujet. La liste intégrale des programmes de subventions administrés par l'Office et le détail des paiements de transfert sont donnés à la page 45.

L'activité "Subventions pour le transport" comprend quatre sous-activités dont trois sont administrées par la Direction générale des subventions pour le transport, nommément l'Analyse financière, les Programmes de subventions selon les coûts et la Rationalisation du réseau ferroviaire. La Direction générale compte 71 employés au siège de l'Office, et elle assure la direction fonctionnelle des bureaux de Saskatoon et de Moncton, lesquels s'occupent des aspects locaux de ces sous-activités. La quatrième sous-activité, le Programme de subventions pour le transport des marchandises dans la Région atlantique, est administrée par le bureau de Moncton.

Données sur le rendement et justification des ressources

Analyse financière : Des ressources sont requises pour assurer que la détermination et l'application des frais et des recettes des chemins de fer se fondent sur des principes et des méthodes de comptabilité reconnus. Cette sous-activité permet de vérifier l'intégrité des données des chemins de fer utilisées dans le calcul des paiements de subvention au transport et des prix de transport des marchandises et dans la formulation de la politique fédérale. L'Office prescrit des normes comptables et des méthodes de calcul des frais ferroviaires pour 3 compagnies de chemin de fer de la classe I et 20 compagnies de la classe II, par la formulation et la tenue à jour de la Classification uniforme des comptes (CUC) et par l'examen annuel et l'approbation des manuels utilisés par les compagnies de chemin de fer pour le calcul des frais ferroviaires. En outre, l'Office administre un programme quadriennal de vérification cyclique pour s'assurer que les livres comptables des compagnies de chemin de fer sont préparés conformément à la CUC et pour vérifier les recettes et les dépenses qui y sont déclarées. Chaque année, l'Office examine les méthodes adoptées par les compagnies de chemin de fer pour le calcul des frais précis et des frais unitaires, afin d'en vérifier la conformité avec les manuels approuvés de calcul des frais ferroviaires.

Des ressources sont également requises pour l'examen annuel des investissements dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au transport du grain de l'Ouest (prévisions et réalisations), pour la préparation du rapport d'examen à l'intention du ministre et pour la détermination de certains points à considérer dans le calcul et l'application des frais ferroviaires, notamment le coût du capital, l'amortissement, la location du matériel, les indices de prix applicable au transport du grain de l'Ouest (et d'autres exercices d'établissement des prix) et la désignation des embranchements tributaires du transport du grain.

L'un des principaux projets en 1989-1990 sera l'examen des coûts quadriennal prévu à l'article 38 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO). Il consistera en une revue des méthodes de calcul des frais ferroviaires et un nouveau calcul des coûts de l'année de référence en vue de la détermination annuelle du barème applicable au transport du grain de l'Ouest. De plus, neuf grandes questions seront traitées, dont la méthode d'établissement des indices de prix. En prévision de cet

examen quadriennal, il faudra faire une analyse comparative des coûts de transport du grain en direction de l'est et de l'Ouest, pour connaître l'écart entre eux. Viendront également s'ajouter à la charge de travail de l'Office d'importantes activités découlant de l'examen des principes et des méthodes de calcul des frais facturés à VIA Rail par le CN et le CP pour les services de voyageurs. Achevé en 1988-1989, cet examen renferme des recommandations qui appellent plusieurs révisions aux manuels de calcul des frais ferroviaires des compagnies de chemin de fer et, conséquemment, des rajustements à leurs frais unitaires et frais précis pour les années civiles 1985, 1986 et 1987.

Programmes de subventions selon les coûts : Des ressources sont requises pour administrer divers programmes de subventions qui ont pour but d'indemniser les transporteurs, de façon juste et raisonnable, pour les ressources, les installations et les services que la loi les oblige à fournir, et de sauvegarder la viabilité commerciale des services de transport régionaux. L'Office administre quatre programmes de subventions aux chemins de fer: ils touchent les pertes subies au titre de l'exploitation, dans l'intérêt public, d'embranchements non rentables, et de services voyageurs déficitaires autres que ceux de VIA, le transport du grain et des produits céréaliers de l'Ouest et le transport du grain et de la farine vers l'Est canadien (voir le détail des paiements de transfert à la page 45). Dans chacun des cas, des subventions mensuelles sont versées à deux ou trois transporteurs admissibles. L'Office s'occupe du traitement des réclamations anticipées et des réclamations initiales, ainsi que de l'examen final et du règlement des réclamations relatives aux années civiles pour lesquelles tous les coûts pertinents sont connus. Le travail de l'Office à cet égard comprend l'analyse des données statistiques et économiques et des données sur le calcul des frais ferroviaires contenues dans les demandes et les réclamations de subventions déposées par les compagnies de chemin de fer. L'Office ne verse aucune subvention à VIA Rail, mais il est tenu de vérifier, au nom du ministre des Transports, les frais que facturent le CN et le CP à la compagnie.

L'Office veille également à la réglementation de certains prix de transport ferroviaire des marchandises, afin d'assurer qu'ils ne restreignent pas la rentabilité des industries visées. Des barèmes de taux annuels sont établis pour le transport du grain et des produits céréaliers de l'Ouest, le transport du grain et de la farine vers des ports canadiens de l'Est et le transport des produits du canola à l'est de Thunder Bay et d'Armstrong (Ontario). Le calcul des prix compensatoires minimums pour les produits du canola et l'établissement des barèmes pour le transport des produits visés par la LTGO et les mouvements vers l'Est, exigent l'analyse des données d'exploitation contenues dans les relevés des frais et les réclamations de subventions des compagnies de chemin de fer, ainsi que l'établissement et l'application des unités de service appropriées (statistiques sur les wagons complets et l'exploitation des trains) ou des mesures de rendement des trains ajoutées à d'autres frais ferroviaires.

En 1989-1990, divers projets spéciaux seront menés dans le cadre de cette sous-activité. Ce sont : certaines parties de l'examen des coûts quadriennal prévu par la LTGO; le règlement définitif des frais imposés à VIA par le CN et le CP pour 1985, 1986 et 1987 suite aux changements qu'ont apportés les compagnies de chemin de fer à leurs pratiques comptables à l'issue de l'examen de 1988-1989 des frais facturés à VIA Rail par le CN et le CP; l'établissement des barèmes définitifs de 1985, 1986 et 1987 pour le transport du grain et de la farine vers l'Est; et le calcul des subventions définitives à verser pour les embranchements ferroviaires et les services de voyageurs pour 1985 et les années subséquentes.

Rationalisation du réseau ferroviaire : Des ressources sont requises pour évaluer et traiter les demandes présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'embranchements ou de tronçons de lignes ferroviaires et de réduire le nombre d'agents et de bâtiments de gare pour mieux assurer l'équilibre entre les besoins des expéditeurs en services de transport et ceux des compagnies de chemin de fer sur le plan de la rationalisation des réseaux.

Tableau 6 : Charge de travail attribuable à la rationalisation du réseau ferroviaire

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989
Demandes d'abandon d'embranchements		
- nouvelles demandes	20	33*
- Réexamen de demandes précédemment refusées	15	15
- autres (modification d'arrêtés d'abandon, appels de décisions, etc.)	6	6
Demandes d'autorisation de réduire le nombre d'agents et de bâtiments de gare	20	19
Correspondance liée aux demandes d'abandon	2 400	2 400

* 16 demandes ont été transmises de la CCT à l'ONT

Selon toutes prévisions, à la fin de 1988-1989, dix audiences publiques auront été tenues en raison de l'intérêt public suscité par certaines demandes. Comme les compagnies de chemin de fer ont la ferme intention de simplifier beaucoup leurs réseaux d'embranchements pour accroître leur compétitivité, on s'attend à ce que le niveau d'activité enregistré en 1988 se maintienne au moins jusqu'en 1992.

Programme de subventions pour le transport des marchandises dans la Région atlantique : Aux termes de la Loi sur les subventions pour le transport des marchandises dans la région Atlantique (LSTMRA) et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (LTMPM), des subventions sont versées aux transporteurs admissibles pour les marchandises transportées à l'intérieur et en provenance du "territoire choisi" (les quatre provinces de l'Atlantique et la Gaspésie). Des ressources sont requises pour vérifier et traiter une masse de réclamations de subventions. Il est à noter que la déréglementation pourrait influer sur le nombre de participants au programme de subventions. Voir le détail des paiements de transfert à la page 45.

Tableau 7 : Subventions versées aux termes de la LSTMRA et de la LTMPM

Année	Nbre de réclamations traitées	Participants actifs	Versements (en millions de dollars)
1985-1986	14 584	2 144	82,1
1986-1987	12 975	2 116	81,1
1987-1988	14 520	2 196	92,1
1988-1989*	14 500	2 200	92,2
1989-1990*	14 500	2 200	95,8

*Prévision

L'Office travaille actuellement en collaboration avec des experts-conseils à la conception et la mise sur pied d'un système informatisé qui facilitera le traitement des réclamations. Ce système devrait permettre de réduire considérablement la durée du traitement des demandes de subventions.

B. Entrée sur le marché et analyse du marché

Objectif

Réglementer l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie, y compris les conditions de transport applicables aux services et aux régions où pareille réglementation s'impose pour protéger les intérêts des usagers des services de transport.

Examiner sur une base annuelle et quadriennale les répercussions qu'ont sur le réseau des transports au Canada les principes de réglementation économique adoptés par le gouvernement, plus particulièrement en ce qui concerne la création d'un réseau rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces et l'incidence de ce réseau sur le développement économique régional et national du pays.

Sommaire des ressources

L'activité "Entrée sur le marché et analyse du marché" représente 17,0 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,9 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 18,5 % de toutes les années-personnes.

Tableau 8 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Services intérieurs	1 876	34	1 758	33	-	-
Services internationaux	1 138	21	1 095	20	-	-
Contrôle d'application	851	15	859	16	-	-
Analyse et suivi	1 965	21	2 062	19	-	-
Bureau du directeur général	472	7	599	10	-	-
	6 302	98	6 373	98	-	-

Description

L'activité "Entrée sur le marché et analyse du marché" comprend la délivrance de licences aux transporteurs canadiens et étrangers à l'égard des services qu'ils exploitent au Canada, et application des exigences découlant des règlements et des licences de l'Office, et des accords internationaux; participation à la négociation et à la mise en oeuvre d'accords internationaux de service aérien; contrôle et analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale compte 83 employés au siège de l'Office, et elle assure la direction fonctionnelle des bureaux régionaux à Saskatoon et à Moncton, lesquels s'occupent des aspects locaux des activités de la Direction générale. De plus, des employés chargés du contrôle d'application sont en poste dans les bureaux de l'Office aux quatre coins du pays.

Données sur le rendement et justification des ressources

Services intérieurs : Un aspect important du travail est le traitement des demandes de licence, de modification de licence, de dispense, de permis ou d'autorisation temporaire déposées par des particuliers et des compagnies du Canada et de l'étranger. Des licences sont délivrées aux transporteurs pour l'exploitation de services aériens et maritimes en vue de protéger les intérêts du consommateur, en s'assurant que les transporteurs remplissent les normes fédérales établies, d'une part, et les intérêts des transporteurs licenciés, en favorisant une concurrence juste, d'autre part. La charge de travail est fonction du nombre et de la complexité des demandes, des requêtes et des interventions reçues. L'analyse requise pour l'évaluation des demandes et des requêtes va de la simple application des critères économiques et financiers jusqu'à la vérification de la conformité aux exigences de propriété et d'assurance et aux normes d'exploitation et de sécurité de Transports Canada.

Tableau 9 : Charge de travail attribuable aux services intérieurs

Demandes	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989
Licences de services intérieurs		
- Nord	335	325
- Sud	75	45
Licences de services maritimes dans le Nord	2	12
Certificats de chemin de fer	12	1
Dispenses autorisant les navires étrangers à participer au cabotage et à d'autres activités maritimes commerciales	75	70
Autorisations temporaires, dispenses de l'application des règlements	30	24

Le 31 décembre 1988, l'Office aura délivré, conformément au paragraphe 109(3) de la Loi nationale de 1987 sur les transports, près de 2 900 licences de remplacement aux transporteurs qui détiennent un permis

de l'organisme de réglementation antérieur (la CCT). Dans chaque cas, l'Office doit être convaincu que le transporteur remplit les exigences de délivrance d'une licence énoncées dans la nouvelle loi.

A partir de 1989-1990, L'Office doit veiller à ce que tout transporteur titulaire d'une licence dépose chaque année une déclaration attestant qu'il satisfait toujours aux critères de délivrance d'une licence. Des systèmes informatisés seront conçus et mis sur pied pour contrôler le dépôt des déclarations et faciliter le processus de demande de licence.

Il est prévu qu'en 1989-1990, de 10 à 20 demandes d'exploitation de compagnies ferroviaires secondaires seront déposées. Au cours du même exercice, l'Office fera au moins trois vérifications sur place de la façon dont les voyagistes et les affréteurs sauvegardent les paiements anticipés des voyageurs. De plus, l'Office dirigera un examen mené conjointement par le gouvernement et l'industrie au sujet des dispositions du Règlement sur les transports aériens relatives à l'assurance responsabilité, et il parachèvera les modifications réglementaires régissant les services aériens de messageries.

Contrôle d'application : Le contrôle d'application comprend les enquêtes sur les violations réelles et présumées de la Loi, des règlements et des conditions des licences, la diffusion d'information et les conseils aux gens de l'industrie, l'application de sanctions administratives et l'institution de poursuites avec la GRC et le ministère de la Justice.

Tableau 10 : Charge de travail attribuable au contrôle d'application

Cas de contrôle d'application	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989
Cas renvoyés à la GRC	75	74
Sanctions administratives	150	110
Avertissements	10	8
Plaintes non fondées (après enquête)	20	15
Séances d'information	35	63
Demandes de renseignements du public et de l'industrie	3 125	3 126

Soucieux de faire connaître le nouveau régime législatif à la GRC et aux transporteurs, l'Office a offert plus de 60 séances d'information en 1988-1989 et visité ou contacté plus de 600 transporteurs. Il est probable qu'à la fin de 1989-1990 tous les transporteurs de chaque région auront été rejoints. On recense actuellement 869 transporteurs au Canada.

Services internationaux : L'intensification de la concurrence sur le marché des services de transport international a complexifié les relations internationales en matière de réglementation des services

aériens et augmenté la charge travail, tant sur le plan réglementaire qu'administratif. Cette sous-activité comprend la délivrance de licences pour l'exploitation de services aériens internationaux réguliers et à la demande et de services de vols affrétés internationaux. Par souci pour l'intérêt public, l'Office veille à ce que les transporteurs remplissent les exigences énoncées dans les règlements et dans les accords internationaux. Il donne également des conseils d'ordre économique et réglementaire pour la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec des gouvernements étrangers, et il participe à ces négociations. Les efforts de l'Office se sont traduits par d'importantes améliorations des droits de trafic des compagnies aériennes du Canada (itinéraires, capacité, indicateurs, etc.) et des services aériens internationaux offerts aux voyageurs canadiens. A titre d'administration de l'aéronautique pour le Canada, l'Office met à exécution et administre les accords bilatéraux sur les services aériens (25 en 1971 et 56 en 1988). A l'heure actuelle, plus de 1 500 transporteurs canadiens et étrangers détiennent des licences les autorisant à exploiter des services aériens internationaux en provenance et à destination du Canada.

Tableau 11 : Charge de travail attribuable aux services internationaux

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989
Demandes de licences internationales		
- services réguliers	55	50
- services à la demande	250	210
Demandes de licences pour vols affrétés	2 250	2 125
Demandes d'autorisations temporaires, de dispenses et d'exemptions	1 000	440
TOTAL	3 555	2 825
Discussions et consultations bilatérales	15 - 20	21
Réunions et conférences internationales (participation)	6	6

Analyse et suivi de l'industrie : L'article 267 de la Loi nationale de 1987 sur les transports précise la nature et la portée de l'examen annuel confié à l'Office. Cet examen sera crucial pour connaître l'incidence de la nouvelle loi canadienne sur les transports et ensuite formuler une nouvelle politique gouvernementale sur les transports ou réviser la politique en vigueur. Des ressources sont requises pour assurer un suivi minutieux des répercussions du nouveau régime législatif sur les transporteurs et les usagers des services de transport, tant à l'échelle nationale que régionale. En 1988-1989, l'Office a élaboré et instauré un programme de suivi de la loi sur les transports, lequel a permis de connaître les besoins et les sources d'information, de préparer des

sondages (8 sont menés en 1988-1989), de recueillir des données et de les analyser. En mai 1989, le rapport du premier examen de l'Office sera remis au ministre puis présenté au Parlement. Au cours de 1989-1990, on entend continuer à recueillir des données, à entretenir des rapports suivis avec l'industrie, à augmenter le nombre de sources de données afin d'étendre la portée de l'examen et à répondre à toutes les demandes de renseignements découlant du premier examen. En outre, on fera l'évaluation de la méthode de suivi adoptée pour la première année de fonctionnement en vue d'y apporter les retouches nécessaires.

C. Règlement des différends

Objectif

Fournir des moyens pour régler rapidement et à peu de frais les différends entre expéditeurs, voyageurs, transporteurs et autres parties, conformément aux lois applicables.

Sommaire des ressources

L'activité "Règlement des différends" représente 21,7 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 1,2 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 22,0 % de toutes les années-personnes.

Tableau 12 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer	3 072	45	2 223	36	-	-
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes	2 208	33	1 716	29	-	-
Fusions et acquisitions	129	2	142	2	-	-
Médiation et arbitrage	1 475	22	1 053	17	-	-
Services de transport pour les personnes handicapées	644	7	450	6	-	-
Bureau du directeur général	483	7	468	7	-	-
	8 011	116	6 052	97	-	-

Description

L'activité "Règlement des différends" comprend le règlement des différends et traitement des plaintes et des demandes faites par des expéditeurs, des voyageurs, des transporteurs et d'autres parties, au moyen de divers mécanismes parmi lesquels figurent les enquêtes officieuses et officielles, la médiation et l'arbitrage; enquêtes, par suite d'une plainte, sur les projets d'acquisition et de fusion touchant des entreprises canadiennes de transport; dépôt de contrats confidentiels; examen et dépôt de divers tarifs et documents connexes exigés aux termes de diverses lois et divers règlements du gouvernement fédéral; réglementation et exécution d'enquêtes sur les questions relatives au transport des personnes handicapées.

La Direction générale compte 108 employés au siège de l'Office, et elle fournit une direction fonctionnelle aux employés des bureaux régionaux de Saskatoon et de Moncton, lesquels s'occupent des aspects locaux de ces activités.

Données sur le rendement et justification des ressources

Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer : La charge de travail de l'Office varie selon le nombre et la complexité des plaintes, des demandes et des notifications déposées par les transporteurs, les expéditeurs et les voyageurs relativement aux services de transport ferroviaire régis par la Loi nationale de 1987 sur les transports, la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Dans ses arrêtés et ses décisions, l'Office peut rejeter ou établir des tarifs et des conditions de service pour le transport ferroviaire, consentir au versement d'indemnités pour l'utilisation d'installations ferroviaires ou obliger les compagnies de chemin de fer à partager des installations, à en construire, ou à s'abstenir d'en construire. Toutes ces décisions peuvent avoir d'importantes répercussions sur les recettes des compagnies et sur la qualité et le coût des services ferroviaires.

Tableau 13 : Charge de travail attribuable à l'activité principale

		1988-1989
Plaintes, demandes, demandes de renseignements		
Dispositions sur l'accès compétitif	- interconnexion	11
	- droits de circulation/prix communs	2
	- prix de ligne concurrentiels	2
Autres prix ferroviaires		8
Questions d'intérêt public		6
Acheminement du trafic		2
Services de voyageurs		12
Passages à niveau et croisements étagés		800*
Renvois du ministre		80
*Cas transférés à la Direction générale suite à l'adoption de la Loi sur la sécurité ferroviaire		
Dépôts de tarifs		
Contrats confidentiels		1 400
Autres tarifs déposés (p. ex. tarifs réglementaires, fret limité, ponts et tunnels, messageries, voyageurs)		1 068

Nota : Étant donné la nature d'un bon nombre des dispositions nouvelles contenues dans la LNT 1987 et la nécessité pour l'industrie de s'y adapter, il est difficile pour l'instant de prévoir avec exactitude la charge de travail pour 1989-1990.

L'Office a préparé de nouveaux règlements sur la responsabilité des transporteurs ferroviaires, l'interconnexion et les appels au sujet des taux fondés sur l'article 45 de la LTGO, et il en prévoit la proclamation en 1989-1990. Dès que ces règlements prendront effet, l'Office suivra de près leur incidence sur l'industrie. En outre, l'Office aura terminé, en 1988-1989, une enquête importante menée à la demande du ministre sur l'usage conjoint des lignes pour permettre au trafic ferroviaire de contourner la ville de Saskatoon.

Les contrats confidentiels, autorisés pour la première fois sous le régime de la LNT 1987, sont essentiellement des accords commerciaux privés conclus entre un expéditeur et un transporteur pour le transport de marchandises à un prix convenu, suivant des conditions précises. Au départ, on avait prévu le dépôt de 3 400 contrats en 1988, mais cette prévision ne s'est pas concrétisée à cause de difficultés techniques des nouveaux systèmes électroniques de dépôt et de la circonspection des compagnies de chemin de fer à l'égard du contenu juridique des contrats de ce genre. Ces problèmes étant maintenant réglés, le nombre de contrats déposés s'accroit de mois en mois. Cette tendance devrait néanmoins se stabiliser dès que la majorité des clients habituels seront subordonnés à un contrat.

La charge de travail pour 1989-1990 devrait augmenter à mesure que l'industrie ferroviaire se familiarisera avec les nouvelles dispositions de la Loi et qu'elle connaîtra bien leur incidence et celle des décisions de l'Office.

Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes : Des ressources sont requises pour enquêter sur les plaintes, les demandes et les notifications relatives au transport aérien et maritime, et pour les régler suivant les lois applicables. La charge de travail varie selon le nombre et la complexité des demandes reçues. Selon les prévisions, à la fin de 1988-1989, la section des Plaintes et enquêtes sur les services aériens aura traité plus de 160 plaintes informelles du public, au moins 110 plaintes, demandes de renseignements ou autres questions renvoyées à l'Office par le ministre, plus de 100 demandes de renseignements verbales et 6 plaintes officielles déposées suivant l'article 80 de la LNT 1987. Pour ce qui est du transport maritime, l'Office aura accompli les tâches suivantes :

a) examiner 35 accords de conférence maritime et 100 modifications tarifaires pour en vérifier la conformité, répondre à plus de 20 demandes de renseignements concernant la loi et traiter une plainte officielle, relativement à la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM 1987);

b) enquêter sur des plaintes déposées contre des projets de majorations tarifaires, aux termes de la Loi sur le pilotage;

c) mener une enquête d'intérêt public suite à une plainte du Canadian Shippers' Council;

d) examiner certains des 46 tarifs relatifs aux services d'approvisionnement par eau dans le Nord, afin d'assurer qu'ils sont justes et raisonnables, et

e) accuser réception des contrats confidentiels déposés aux termes de la LDCM 1987.

Les responsabilités de l'Office dans le domaine des tarifs aériens internationaux l'ont amené à tenir de nombreuses réunions avec les transporteurs aériens pour discuter de contraventions aux accords de services aériens, de trois enquêtes sur place et du règlement de trois plaintes mettant chacune aux prises des transporteurs. En outre, l'Office a pris des arrêtés relativement a l'accord bilatéral conclu entre le Canada et le Royaume-Uni, rejeté, après enquête, certaines augmentations tarifaires projetées pour des services transfrontières, élaboré une politique sur le partage des indicatifs entre transporteurs, pour défendre les intérêts du consommateur, formulé des dispositions tarifaires pour insertion dans le Règlement sur les transports aériens, et fait une étude des politiques relatives aux vols affrétés et à la compétitivité des transporteurs. La charge de travail attribuable au dépôt et à l'examen des tarifs ressort clairement des plus de 300 000 pages de tarif reçues par l'Office cette année (un tiers ont été examinées) et des plus de 2 700 demandes de dispense de l'application du Règlement sur les transports aériens. Toutes ces activités visent à assurer que les tarifs aériens internationaux sont justes, raisonnables et conformes aux accords bilatéraux et internationaux du Canada ainsi qu'aux politiques et règlements du gouvernement et de l'Office. Ce dernier a fourni des renseignements sur les tarifs lors de la négociation des accords entre le Canada et les Pays-Bas, le Japon et Trinidad et Tobago, respectivement.

Il est prévu que la charge de travail augmentera dans tous ces domaines d'activité. La réaction au fait que l'Office s'occupe des plaintes relatives aux services aériens et maritimes ayant été favorable, il est probable que le nombre d'enquêtes s'accroisse. De plus, les accords bilatéraux sur les services aériens devraient se multiplier à mesure que se créent des liens internationaux. Le nombre de tarifs déposés est passé de 12 000 pages par mois en 1984 à 25 000 pages par mois en 1988, mais cette tendance devrait modérer dès la mise sur pied du système électronique de dépôt des tarifs. L'étude de faisabilité étant terminée, un système de base devrait être instauré en 1989-1990.

Fusions et acquisitions : L'Office enquête sur les projets d'acquisition d'intérêts (10 % ou plus des actions avec droit de vote ou presque tous les éléments d'actif) dans les entreprises canadiennes de transport qui ont un actif ou un chiffre d'affaires de plus de 10 millions de dollars et qui relèvent du gouvernement fédéral, lorsqu'une opposition est déposée par une personne fondée à croire qu'une acquisition projetée ne sert pas l'intérêt public. L'Office fait également enquête sur les demandes qu'il reçoit des compagnies de chemin de fer de recommander au gouverneur en conseil de sanctionner des accords d'achat, de vente ou de fusion de compagnies de chemin de fer. Il est prévu qu'à la fin de 1988-1989 l'Office aura traité plus de 40 demandes de décision, d'exemption ou de clarification relatives à des transactions particulières, publié 26 avis de projet d'acquisition dans la Gazette du Canada et mené des études

semblables à celle concernant les fusions des services informatisés de réservation dans l'industrie des services aériens pour passagers.

Médiation et arbitrage : Sur notification des parties, l'Office fait fonction de médiateur ou d'arbitre lorsqu'un différend surgit entre expéditeurs et transporteurs. Au cours de sa première année de fonctionnement, il a répondu à plus de 25 demandes officielles de consultation ou de médiation qui portaient sur diverses questions touchant le transport ferroviaire et le transport maritime. Les différends entre des expéditeurs, des municipalités et des compagnies de chemin de fer qui ont surgi suite à des demandes d'abandon de lignes ferroviaires déposées auprès de l'Office ont beaucoup retenu l'attention. Des enquêtes et des consultations ont été tenues relativement à l'abandon de lignes ferroviaires en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, en Ontario et en Alberta, plus particulièrement sur l'aliénation des installations et des biens immobiliers, les conséquences pour les industries en place, la réfection des emprises et les services de transport de rechange. En outre, à la demande du ministre, l'Office enquête actuellement sur l'incidence des abandons de lignes ferroviaires sur le développement économique régional. Les constatations de l'Office à ce sujet figureront dans l'examen annuel de la loi. L'Office a également fait fonction de médiateur lors de différends sur les prix, par exemple dans le cas de la plainte de Cargill Grain de Winnipeg relative au transfert de CP Rail à CN Rail, à Thunder Bay, de wagons destinés à la région de l'Est canadien.

Des enquêtes et des études spéciales sont menées à la demande du ministre ou de l'Office. Par exemple, une étude sur le calcul des frais ferroviaires de VIA Rail a été entreprise en vue d'évaluer le bien-fondé de la méthode de calcul proposée par le CN relativement au corridor Québec-Windsor. Par ailleurs, les Services de médiation participeront à un groupe de travail chargé d'examiner la demande de Canadien Pacifique visant la construction d'une ligne de chemin de fer jusqu'au champ gazifère de Caroline en Alberta.

Les Services de médiation et d'arbitrage sont également responsables de ce qu'on pourrait appeler la médiation préventive, c'est-à-dire de fournir aide et conseils aux transporteurs, aux expéditeurs et à d'autres parties intéressées afin d'éviter des différends qui, autrement, risqueraient d'être soumis officiellement à l'Office. En 1988, le personnel des Services de médiation a donné des séances d'information à plus de 50 groupes et associations défendant les intérêts des expéditeurs, des transporteurs et des municipalités, pour leur expliquer le contenu et les répercussions des dispositions de la nouvelle loi relatives au transport ferroviaire des marchandises, à la rationalisation du réseau ferroviaire et au règlement des différends. Selon toutes prévisions, le besoin pour ce programme d'information continuera de se faire sentir tout au long de 1989-1990.

Services de transport pour les personnes handicapées : L'Office a travaillé avec ardeur pour que soit adoptée, en juillet 1988, une modification à la LNT 1987. Cette modification confère à l'Office des attributions plus grandes et plus définies en matière de transport des personnes handicapées. Ainsi l'Office pourra désormais prescrire des critères d'accessibilité pour tous les modes de transport de compétence fédérale, en plus d'administrer les règlements régissant ces critères et d'en contrôler l'application. En 1988-1989, l'Office a préparé de nouvelles dispositions réglementaires sur les conditions applicables au transport aérien des personnes handicapées, et il en prévoit l'approbation et la mise à exécution dans le proche avenir. Des consultations avec l'industrie, les groupes d'intérêt particulier et les autres parties intéressées ont eu lieu pour discuter de la possibilité de réglementer le transport des accompagnateurs des voyageurs handicapés.

En 1988-1989, l'Office aura traité plus de 20 plaintes informelles provenant de personnes handicapées, et il devrait en traiter encore plus durant le prochain exercice. Un programme de suivi a été mis sur pied pour évaluer la qualité et le niveau des services de transport offerts aux voyageurs handicapés et pour connaître l'incidence de ces services sur l'industrie des transports. L'Office continue de participer aux ateliers concernant les besoins des voyageurs malvoyants et d'assurer que ses activités cadrent toujours avec celles de la Commission canadienne des droits de la personne.

En 1989-1990, l'Office entend terminer le règlement sur les conditions de transport applicables aux personnes handicapées, régler la question de la politique tarifaire sur le transport aérien des accompagnateurs des voyageurs handicapés, et enquêter sur le projet de règlement concernant les critères d'accessibilité applicables aux terminaux, au matériel et aux services de transport. En outre, l'Office poursuivra l'analyse des services de transport offerts aux personnes handicapées et participera à des ateliers concernant les besoins des voyageurs malentendants.

D. Enquêtes sur les accidents touchant les chemins de fer et les productoducs

Objectif

Améliorer la sécurité des chemins de fer et des productoducs par la tenue d'enquêtes impartiales, opportunes et minutieuses sur les accidents et les incidents de chemin de fer et de productoduc et sur les dangers corollaires, et par la formulation de recommandations judicieuses visant à combler les lacunes en matière de sécurité.

Sommaire des ressources

L'activité "Enquêtes sur les accidents touchant les chemins de fer et les productoducs" représente 6,5 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,4 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 5,7 % de toutes les années-personnes.

Tableau 14 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1989-1990		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Enquêtes sur les accidents touchant les chemins de fer et les productoducs	2 400	30	960	15	-	-

Description

Cette activité comprend la tenue d'enquêtes sur les accidents et les incidents touchant les chemins de fer et les productoducs, en vue d'en déterminer les causes et les circonstances; tenue de renseignements et de données concernant les enquêtes passées et la sécurité en général; analyse des données sur la sécurité en vué de dégager les tendances et les anomalies des risques que posent les chemins de fer et les productoducs; et préparation de recommandations concernant des dispositions réglementaires destinées à réduire les risques qu'une situation se reproduise et à améliorer la sécurité dans son ensemble. Cette activité relèvera de l'Office jusqu'à l'adoption de la loi qui crée le nouveau Bureau des enquêtes sur les accidents dans le transport.

Outre les 18 employés du siège de l'Office, 12 enquêteurs sur les accidents se trouvent dans les bureaux régionaux aux quatre coins du pays.

Données sur le rendement et justification des ressources

Tableau 15 : Accidents et incidents

	Accidents et incidents	
	Cas signalés	Enquêtes
1984	1316	888
1985	1291	834
1986	1179	760
1987	1086	795
1988*	1030	770
1989*	1010	760

*Estimation

Nota : Des rajustements mineurs ont été apportés aux données déjà déclarées, pour tenir compte des nouvelles règles de rapport.

Tableau 16 : Déraillements sur une voie principale

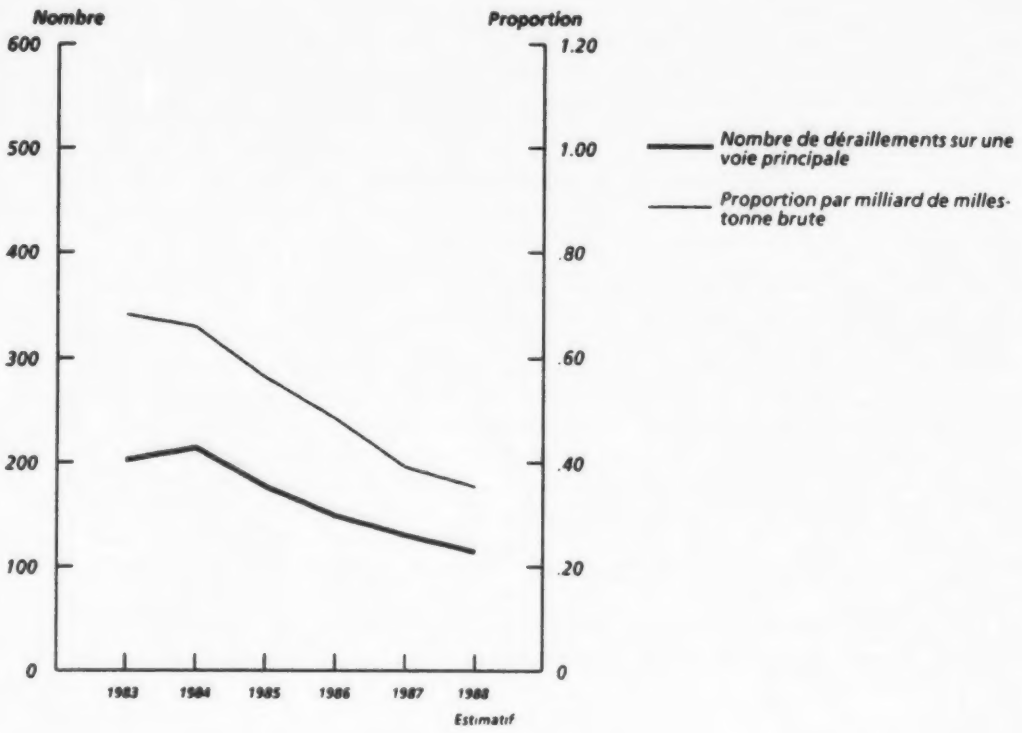
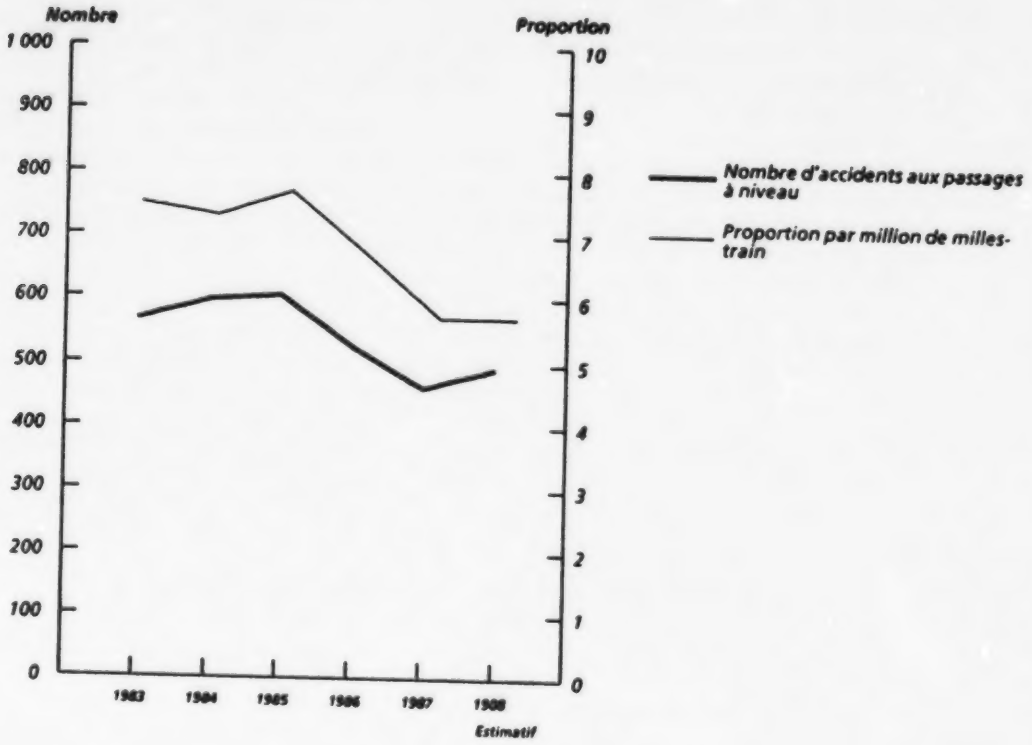


Tableau 17 : Accidents aux passages à niveau



(Enquêtes sur les accidents touchant les chemins de fer et les productoducs) 37

E. Gestion et administration

Objectif

Imprimer une orientation d'ensemble à l'Office national des transports et mettre sur pied et diriger des pratiques de gestion centralisées et des services administratifs à l'appui des attributions de l'Office.

Sommaire des ressources

L'activité "Gestion et administration" représente 34,0 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 1,8 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 32,8 % de toutes les années-personnes.

Tableau 18 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-89		Réel 1987-88	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Membres et soutien de la réglementation	5 159	50	5 517	68	-	-
Gestion intégrée	7 438	123	7 873	137	-	-
	12 597	173	13 390	205	-	-

Nota: Les données sur les années personnes pour l'année financière 1989-90 représentent le retrait des personnes nommées par le gouverneur en conseil, étant donné que ces années-personnes ne relèvent plus du Conseil du trésor.

Description

L'activité "Gestion et administration" comprend les sous-activités suivantes : fonctions des membres, de l'exécutif et de la haute direction ainsi que les services administratifs et juridiques nécessaires aux activités de l'Office.

Données sur le rendement et justification des ressources

Membres et soutien de la réglementation : Cette sous-activité comprend les membres ainsi que les activités juridiques et administratives à l'appui des attributions de réglementation de l'Office. Suivant la loi, l'Office se compose d'au plus neuf membres, y compris le président et le vice-président, et d'au plus six membres temporaires. Les membres ont pour tâche de faire enquête sur les demandes, les plaintes, les différends et les autres questions dont est saisi l'Office, de publier des arrêtés, des décisions ou des rapports basés sur leurs conclusions. Pour donner à l'Office une plus grande visibilité au pays, des membres

seront sur place dans les bureaux régionaux ainsi qu'au siège de l'Office. Pour l'instant, on trouve des membres aux bureaux de Moncton, de Montréal et de Saskatoon. En 1989-1990, les nouveaux bureaux de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et du Nord canadien devraient également être occupés par un membre chacun.

La sous-activité "Soutien de la réglementation" comprend la Direction générale des services juridiques et le Secrétariat. Les Services juridiques fournissent des opinions, des conseils et des observations de nature juridique aux membres et au personnel de l'Office. Ils examinent, révisent et rédigent des lettres, des télex, des avis et des rapports pour en vérifier le contenu juridique, et ils représentent l'Office devant les tribunaux et aux audiences publiques. Le Secrétariat a, entre autres responsabilités, la coordination et la consignation par écrit des instances de l'Office, la rédaction des arrêtés et des décisions, la revue des rapports publiés par l'Office, la rédaction et le traitement des règlements, la coordination de la correspondance pour le ministre et la haute direction, le traitement des demandes de révision des décisions ou des arrêtés de l'Office, l'organisation des audiences publiques et la réponse aux demandes de renseignements du grand public. En 1989-1990, l'Office poursuivra la mise sur pied du répertoire informatisé des résumés de toutes ses décisions et de tous ses arrêtés qu'il a entreprise en 1988-1989.

Tableau 19 : Charge de travail

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989
Décisions et arrêtés	2 600	3 000
Audiences publiques	20	20
Règlements	40	40
Demandes de révision	10	32
Correspondance	1 000	1 000

Gestion intégrée : Cette composante comprend le Bureau du directeur exécutif, la Direction générale des services de gestion et les fonctions de gestion et d'administration exécutées dans les bureaux régionaux de l'Office. Administrateur en chef de l'Office, le directeur exécutif rend compte au président de la gestion efficace, judicieuse et économique de tous les aspects du fonctionnement de l'Office. Les Services de gestion appuient l'Office dans ses attributions en lui fournissant une vaste gamme de services de gestion et d'administration. En 1988-1989, les

efforts ont été concentrés sur l'organisation du nouvel Office, la dotation en personnel, la mise sur pied de processus de gestion, par exemple pour la mesure du rendement et la vérification interne, et sur la préparation des politiques administratives.

L'Office procède à l'instauration d'un système de gestion des projets qui lui permettra de suivre de près, en vue d'en faire rapport, l'évolution des projets et des cas dont il a la charge, pour assurer l'exécution expéditive du travail dans les délais voulus par la loi.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme - Office national des transports

1. Besoins financiers par article

Tableau 20 : Détail des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Personnel			
Traitements et salaires	25 595	29 686	30 237
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 967	4 671	4 721
Autres frais touchant le personnel	44	114	54
	29 606	34 471	35 012
Biens et services			
Transports et communications	3 332	3 432	3 046
Information	657	676	625
Services professionnels et spéciaux	1 266	1 304	1 854
Location	222	229	209
Achat de services de réparation et d'entretien	528	544	415
Services publics, fournitures et approvisionnements	770	793	526
Autres subventions et paiements	16	16	57
	6 791	6 994	6 732
Total des dépenses de fonctionnement	36 397	41 465	41 744
Capital	593	1 107	997
Paiements de transfert	648 411	955 803	1 113 476
	685 401	998 375	1 156 217

Nota 1 : Une partie des chiffres de 1987-1988 a trait aux activités de la CCT.

2. Besoins en personnel

Les frais de personnel de l'Office national des transports représentent 3,0 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme, à l'exclusion des paiements de transfert. Les tableaux 21 et 22 donnent un aperçu des besoins en personnel du Programme.

Tableau 21 : Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989
Subventions pour le transport	110	112
Entrée sur le marché et analyse du marché	98	98
Règlement des différends	116	97
Sécurité des chemins de fer	-	123
Enquêtes sur les accidents touchant les chemins de fer et les productoducs	30	15
Gestion et administration	173	205
	527	650

Nota: Les données sur les années personnes pour l'année financière 1989-90 représentent le retrait des personnes nommées par le gouverneur en conseil, étant donné que ces années-personnes ne relèvent plus du Conseil du trésor.

Tableau 22 : Détail des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle		Provision pour le traitement annuel moyen 1989-1990
	89-90	88-89	87-88			
Gestion						
Nominations par décret		12	17			
Gestion	25	44	38	56 200	123 400	75 166
Autres			1			
Scientifique et professionnelle						
Vérification	16	21	18	31 837	80 700	50 377
Économique, sociologie et statistique	55	47	59	16 185	77 100	52 675
Génie et arpentage	7	35	35	25 715	92 700	58 657
Droit	10	12	15	24 024	111 700	55 508
Réglementation scientifique		3	3	16 098	80 700	
Autres	1	1	1			
Administration et service extérieur						
Services administratifs	52	56	52	15 178	64 300	37 831
Commerce	42	56	7	16 748	69 116	59 576
Gestion de l'informatique	15	11	6	21 587	70 665	41 440
Gestion des finances	17	20	21	14 100	63 177	48 907
Services d'information	5	5	7	15 055	64 300	41 409
Gestion du personnel	9	9	9	14 737	60 493	42 438
Administration des programmes	83	83	105	15 178	64 300	40 342
Technique						
Soutien technique et scientifique		17	17	15 568	56 395	
Techniciens divers	5	3		14 009	61 735	33 669
Soutien des sciences sociales	29	12	26	14 009	64 044	36 822
Inspection technique	19	54	58	14 009	63 962	45 707
Autres		1	1			
Soutien administratif						
Commis aux écritures et aux règlements	87	109	136	14 338	35 194	24 889
Secrétariat, sténographie et dactylographie	48	59	81	14 210	35 419	24 965
Autres	2	2	2			

	Années-personnes Non-contrôlées			Échelle des traitements actuelle		Provision pour le traitement annuel moyen 1989-1990
	89-90	88-89	87-88			
Autres	12			40 500	147 700	137 462

Nota 1 : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle des traitements de chacun des groupes professionnels au 1er octobre 1988. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Nota 2 : Une partie des chiffres de 1987-1988 a trait aux activités de la CCT.

3. Paiements de transfert

L'Office national des transports est responsable de l'administration de divers paiements de transfert qui sont effectués à titre de contributions et de paiements législatifs, comme l'illustre le tableau 23.

Tableau 23 : Détail des paiements de transfert

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988	Réel 1986-1987
Contributions				
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (L.R.C.1985,c.M-1) -paiements versés aux compagnies de chemin de fer qui exploitent leurs services dans le territoire choisi, tel que défini dans la Loi, afin d'abaisser les tarifs qui, autrement, seraient exigés des expéditeurs et de rendre plus concurrentielles les marchandises transportées hors du territoire. Les paiements versés à chaque compagnie pour le transport de marchandises durant l'année civile se présentent comme suit :				
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	12 708	12 220	11 400	10 965
Chemin de fer du Canada et du golfe	200	192	158	172
Canadien Pacifique Limitée	678	652	864	803
Dominion Atlantic Railway	46	44	246	280
Chemin de fer Quebec Central	1	1		49
Canadien Pacifique Express		57	394	586
Canadien National Express				755
	13 633	13 166	13 062	13 610
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer - contributions au coût des travaux exécutés pour fins de sécurité à des passages à niveau publics		3 000	12 298	11 081

Tableau 23 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988	Réel 1986-1987
Subventions aux transporteurs aériens régionaux - paiements versés à deux transporteurs aériens régionaux pour la desserte d'itinéraires dans des régions éloignées : Quebecair et Eastern Provincial Airlines				1 600
Contribution à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour le projet de rectification du tracé de la voie à Fort Saskatchewan en Alberta				1 000
Total des contributions votées	13 633	16 166	25 360	27 291
Paiements législatifs				
Paiements versés aux compagnies de chemin de fer, maritimes et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique (L.R.C.1985,c.A-15)				
Transport vers l'Ouest - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises depuis les Maritimes et la Gaspésie jusqu'à des destinations au Canada situées à l'ouest de ces régions. Les paiements sont versés aux :				
-transporteurs routiers (toutes marchandises)	22 776	21 900	22 187	18 644
-transporteurs routiers (marchandises désignées)	8 136	7 824	7 741	6 145
-compagnies de chemin de fer (marchandises désignées)	4 947	4 756	4 195	4 801
	35 859	34 480	34 123	29 590

Tableau 23 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988	Réel 1986-1987
Transport intérieur - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises désignées en provenance et à destination de points situés à l'intérieur des Maritimes et de la Gaspésie. Paiements répartis par mode de transport :				
- camion	38 239	36 768	37 567	30 154
- chemin de fer	7 404	7 119	6 714	7 330
- eau	662	636	611	492
	46 305	44 523	44 892	37 976
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique	82 164	79 003	79 015	67 566
Versement aux compagnies de chemin de fer de montants établis selon les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (L.R.C.1985,c.W-8) pour le transport du grain et des produits céréaliers de l'Ouest vers des ports de la côte ouest et les ports de Churchill et de Thunder Bay				
Chemins de fer nationaux du Canada	239 120	397 500	463 323	360 806
Canadien Pacifique Limitée	230 921	393 900	475 187	307 796
Compagnies de chemin de fer de la catégorie II	2 107	2 200	2 724	3 482
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	472 148	793 600	941 234	672 084

Tableau 23 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988	Réel 1986-1987
Paiements législatifs				
Versement aux compagnies de chemin de fer et de transport de montants établis selon les dispositions des articles 256, 258, 261 et 272 de la Loi sur les chemins de fer				
Embranchements non rentables Les compagnies de chemin de fer sont indemnisées pour les pertes subies dans l'exploitation d'embranchements non rentables qu'elles sont tenues de maintenir en service pour des motifs d'intérêt public. Embranchements non protégés (article 256)				
Chemins de fer nationaux du Canada	3 768	2 403	8 463	19 984
Canadien Pacifique Limitée	1 465	575	6 383	3 464
	5 233	2 978	14 846	23 448
Embranchements protégés (article 258)				
Chemins de fer nationaux du Canada	6 968	3 692	7 339	3 383
Canadien Pacifique Limitée	93	(715)	1 739	6 656
	7 061	2 977	9 078	10 039
Services de voyageurs (article 261) (autres que VIA Rail) Les compagnies de chemin de fer sont indemnisées pour 80 % des pertes subies dans l'exploitation de services de voyageurs qu'elles sont tenues d'offrir pour des motifs d'intérêt public.				
Chemins de fer nationaux du Canada	3 700	4 500	2 261	3 050
Compagnies de chemin de fer de la catégorie II	3 800	3 100	3 865	4 518
	7 500	7 600	6 126	7 568

Tableau 23 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988	Réel 1986-1987
Paiements législatifs				
Tarifs de transport du grain et de la farine vers l'Est (article 281) Les coûts de transport ferroviaire du grain et de la farine, pour exportation, vers des ports canadiens de l'Est.				
Chemins de fer nationaux du Canada	32 790	29 010	31 158	26 100
Canadien Pacifique Limitée	10 380	10 860	4 841	6 623
	43 170	39 870	35 999	32 723
Total de tous les articles:				
Chemins de fer nationaux du Canada	47 226	39 605	49 221	52 517
Canadien Pacifique Limitée	11 938	10 720	12 963	16 743
Compagnies de chemin de fer de la catégorie II	3 800	3 100	3 865	4 518
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	62 964	53 425	66 049	73 778
Paiements versés aux compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi nationale de 1987 (S.C.1987,c.34) sur les transports pour les pertes subies dans l'exploitation d'embranchements non rentables qu'elles sont tenues de maintenir en service pour des motifs d'intérêt public (article 178).				
Chemins de fer nationaux du Canada	13 910	11 487	1 447	
Canadien Pacifique Limitée	3 592	2 122	370	
Total des paiements versés en vertu de la LNT 1987	17 502	13 609	1 817	
Total des subventions législatives	634 778	939 637	1 088 115	813 428
Total des paiements de transfert	648 411	955 803	1 113 475	840 719

4. Coût net du Programme

Tableau 24 : Coût net du Programme pour l'année 1989-1990

(en milliers de dollars)	1989-1990			1988-1989
	Dépenses	Plus autres coûts	Coût total	Coût total
Programme de l'Office national des transports	685 401	4 480	689 881	878 844

Coût net du Programme : Le Budget des dépenses de 1989-1990 de l'ONT comprend les autorisations votées et les autorisations législatives. Il faut aussi tenir compte des services assurés sans frais par d'autres ministères, comme les locaux fournis par le ministère des Travaux publics (3 761 000 $) et les services dispensés par Approvisionnements et Services (67 000 $), le Conseil du Trésor (647 000 $) et le ministère du Travail (5 000 $).

B. Renseignements supplémentaires

1. Lois fédérales qu'applique l'ONT ou qui lui confèrent des attributions

Code canadien du travail, partie IV
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
Loi nationale de 1987 sur les transports
Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Loi sur la marine marchande du Canada
Loi sur la sécurité ferroviaire
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer
Loi sur le pilotage
Loi sur le transport des marchandises dangereuses
Loi sur le transport du grain de l'Ouest
Loi sur les chemins de fer
Loi sur les chemins de fer de l'État
Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes
Loi sur l'Office national de l'énergie